

B

BLANCARD.

MANUEL
DU COMMERCE
DES
INDES ORIENTALES
ET
DE LA CHINE.

MANUEL
DU COMMERCE
DES
INDES ORIENTALES
ET
DE LA CHINE;

Par Pierre *BLANCARD*, *ancien Navigateur, Membre du Conseil d'Agriculture, Arts et Commerce de la ville de Marseille.*

DÉDIÉ A S. M. L'EMPEREUR ET ROI D'ITALIE.

A Paris, chez Bernard, Libraire, quai des Augustins, n° 25;
A Bordeaux, chez Melon et Compagnie;
A Marseille, chez Sube et Laporte.

1806.

A SA MAJESTÉ

L'EMPEREUR DES FRANÇAIS,

ROI D'ITALIE.

SIRE,

LA Marine était détruite ; le Commerce anéanti ; la Nation Française oubliée en Asie, et l'empire des mers semblait appartenir à une Nation rivale. C'est dans ces

circonstances que j'ai osé entreprendre de recueillir, en corps d'Ouvrage, les notions que j'ai acquises pendant trente années de navigation dans les mers de l'Inde, et dont les Négocians Français avaient besoin, pour attirer, dans leurs mains, une partie des richesses de l'Orient.

Mais je dois le dire à VOTRE MAJESTÉ, *une seule pensée soutenait mes espérances: vous gouverniez la France,* SIRE, *et j'avais la pleine conviction que vous imprimeriez à notre Pavillon, la gloire que vous avez attachée à nos Drapeaux. Cette persuasion me montrait, dans l'avenir, la liberté des mers, que l'Europe devra bientôt à* VOTRE MAJESTÉ.

Daignez, SIRE, *me permettre de vous offrir un Ouvrage qui n'eut pas existé sans* VOTRE MAJESTÉ. *Si vous daignez en accepter la Dédicace,* VOTRE NOM, *placé*

à la tête du Manuel du Commerce des Indes Orientales et de la Chine, *convaincra les Négocians Français de son utilité, et sera, pour son Auteur, la récompense la plus honorable.*

Je suis avec le plus profond respect,

SIRE,

DE VOTRE MAJESTÉ,

Le très-humble, très-dévoué, très-fidèle serviteur et sujet.

P. BLANCARD.

INTRODUCTION.

On fait en France le commerce des Indes et de la Chine depuis près de deux siècles, et l'on n'a point encore un ouvrage qui en soit, pour ainsi dire, le manuel, au moyen duquel, un homme, intelligent d'ailleurs, mais qui n'a point fréquenté ces riches contrées, puisse gérer avantageusement les opérations commerciales d'une expédition faite dans cette partie du monde.

Le champ que le commerce de l'Asie présente est si vaste, qu'il est difficile à une même personne de le parcourir en entier et d'en saisir tous les rapports. Après beaucoup de recherches, des observations exactes et une longue pratique, un subrecargue zélé, jaloux de mériter la confiance de ses commettans, parvient à peine, après avoir vieilli dans le métier, à réunir les connaissances qui lui sont nécessaires. Il sait, à la fin de sa carrière, ce qu'il aurait dû savoir en la commençant. Il est instruit enfin, lorsque l'âge et les fatigues de la mer l'obligent de renoncer à des navigations périlleuses. Le fruit de son expérience est perdu, et il est obligé de céder sa place à un jeune homme qui est contraint d'étudier, comme lui, les élémens de sa profession à mesure qu'il la pratique.

J'ai éprouvé ces difficultés. J'ai été appelé à me faire des notions certaines sur un commerce très-étendu ; à étudier les divers peuples qui habitent les côtes immenses de l'Asie ; à connaître la valeur de ses productions ; les monnaies , les poids , les mesures dont on s'y sert ; et trente années de pratique continuelle m'ont fait sentir la nécessité d'un ouvrage élémentaire qui eut pu me présenter , à mon premier voyage , les lumières dont j'avais besoin , et que je n'ai acquises que par une longue expérience et de pénibles recherches.

Arrivé , comme tant d'autres, au bout de ma carrière maritime , enfouirai-je mes connaissances , les rendrai-je nulles pour mes concitoyens ? Non. Mon amour pour ma patrie, mon attachement pour une profession intéressante que j'ai suivie ; le vif intérêt que je prends à la marine française , si déchue par une suite de circonstances malheureuses , mais qui se rétablira promptement par l'effet de ce zèle si vif , de ce courage indomptable que les français apportent à toutes leurs entreprises ; tout me fait une loi de publier le résultat de mes longues observations. Heureux, si elles contribuent au rétablissement du commerce, par lequel seul il peut exister une marine , et sans lequel nous devons abandonner l'empire des mers à une puissance rivale !

Le privilège exclusif de l'ancienne compagnie des Indes Orientales fut supprimé en France en 1769. Les différentes villes de commerce s'empressèrent alors de faire des armemens pour cette partie du monde. Je fus chargé ,

en

en 1770, de la gestion des opérations commerciales de la frégate la Thétis que le gouvernement avait accordée au commerce, qui fut armée par la maison Joseph et Georges Audibert de Marseille, et qui était commandée par le Lieutenant de vaisseau Trobriand.

Dix campagnes que j'avais déjà faites aux Colonies Françaises de l'Amérique, m'avaient rendu familière la manière d'y traiter; mais je n'avais aucune des lumières qui m'étaient nécessaires pour trafiquer utilement avec les habitans de l'Asie. On conçoit l'embarras d'un jeune marin auquel une maison de commerce confie le succès d'une expédition aussi importante que celle dont j'étais chargé; combien il est agité par le desir de répondre à la confiance qu'on lui témoigne; combien il est travaillé par l'incertitude des résultats. C'est alors que se repliant sur lui-même, il cherche par-tout des moyens pour assurer ses succès.

Je ne présumais point assez de moi-même pour ne pas essayer de me procurer, avant mon départ de l'Europe et à mon arrivée à l'Isle de France, les instructions dont j'avais besoin. Mes soins furent infructueux. Je ne pus recueillir que des notions vagues et insignifiantes. Les personnes auxquelles je m'adressais, que je croyais instruites, qui auraient dû l'être, avaient elles-mêmes besoin des lumières que je leur demandais.

J'eus recours au Dictionnaire Universel de Commerce, par Savary; mais je ne tardai pas de m'appercevoir que j'étais déçu dans l'espérance que j'avais conçue, d'y puiser

les connaissances qui m'étaient nécessaires. Cet ouvrage est plus historique sur le commerce que font dans les Indes les Nations Européennes, qu'il n'est instructif sur ses détails et ses usages. Les renseignemens que l'on y trouve, y sont épars. Il faut souvent en feuilleter les deux volumes, pour connaître ce qu'on aurait besoin de savoir à l'instant. Au lieu de l'exactitude et de la précision que je croyais y trouver, j'y découvris de grandes erreurs, et je reconnus avec peine, qu'il ne pouvait me servir de guide.

Pour prouver la vérité de ce que j'avance, sur un ouvrage qui est dans les mains de presque tous les Négocians, et dont on fait l'éloge à si juste titre, je donne, à la suite de cette introduction, un relevé des erreurs de Savary sur la valeur de la roupie au Bengale; sur les rapports des mesures d'étendue d'Amsterdam et de Londres avec celles de la France; sur celle de la Perse appelée gueze; sur celle de la Chine, que l'on nomme cobre; et sur le rapport des poids de cette dernière contrée avec le poids de marc. Le lecteur attentif y verra qu'elles sont de la plus grande importance, et combien elles peuvent égarer celui qui, se confiant dans un auteur en possession d'une grande célébrité, se reposerait sur les données qu'il fournit pour les achats qu'il ferait dans les Indes, comme pour l'échange de ses monnaies. Ce Dictionnaire, imprimé en 1723, a d'ailleurs vieilli. Les nombreuses révolutions qui ont eu lieu dans les Indes, depuis que Savary a écrit, y ont totalement changé

le systême politique et commercial; et ce qui avait lieu de son tems, a bien peu de rapport avec ce qui s'y passe aujourd'hui.

Le célèbre Tavernier ne m'offrit pas de plus grandes ressources. Il donne, il est vrai, dans l'histoire de ses voyages, des détails intéressans sur les monnaies qui ont cours dans les Etats du Grand Mogol, et sur le commerce des diamans et des perles qu'il a fait avec autant de succès que d'intelligence; mais il ne dit que peu de chose sur celui que les Nations Européennes font à la Chine et dans les Indes.

Ne pouvant trouver, dans ces deux auteurs, les notions dont j'avais besoin, je résolus de les acquérir par mes propres recherches. Je m'occupai, dès ce moment, des moyens de parvenir à la connaissance de la vérité. J'ai tout comparé, tout vérifié par moi-même dans le cours de six voyages que j'ai faits dans l'Inde, souvent en qualité de Capitaine, toujours comme subrécargue, et pendant lesquels j'ai abordé et traité dans presque tous les pays où les Européens ont des établissemens.

Mes recherches n'eurent d'autre objet, dans le principe, que mon utilité particulière. Je n'eus jamais l'intention de les publier, et je ne l'aurais point encore, si je ne me sentais pressé par le vif sentiment qu'inspire à tout bon citoyen le desir de contribuer au bien général. Je n'ai point la prétention d'être auteur. Occupé toute ma vie à parcourir les mers, je n'ai pu m'appliquer à l'art de bien écrire. Je me suis borné à recueillir des

connaissances commerciales. Je les communique d'autant plus volontiers, que je crois contribuer aux vues salutaires du Gouvernement. Il vient de r'ouvrir les sources de la prospérité publique par la paix maritime. Le commerce va reprendre de l'activité ; un vaste champ lui est ouvert. Celui de l'Inde offre sur-tout les ressources les plus précieuses. Donner, dans ce moment, des notions exactes sur les transactions qui se font dans ces riches contrées; sur les cargaisons qu'il faut y porter; sur les échanges que l'on peut en faire ; sur la valeur des monnaies qu'on y transporte ; sur les poids et les mesures qui y sont en usage; concourir aux succès d'une des plus précieuses branches de la navigation, me paraît un devoir qui m'est imposé dès que je me suis occupé de cette partie intéressante ; et je croirais y manquer, si je n'offrais à la chose publique le tribut de mes observations.

Je n'ai pas la présomption de croire qu'elles soient assez étendues pour satisfaire, sur tous les points, ceux qui y auront recours. Il est assez pour moi d'avoir ouvert la carrière et de mettre les personnes qui marcheront sur mes traces, à même de compléter mon ouvrage. Je m'estimerais heureux si je puis suppléer par cet écrit à la perte que le commerce doit avoir faite pendant la guerre, d'un grand nombre de marins qui pouvaient avoir des connaissances précieuses sur celui des Indes, et si je puis éclairer les Négocians sur l'une des plus riches parties de nos ressources. Je desire leur fournir les moyens de former tous les plans d'expéditions que

l'Asie

l'Asie présente à leur émulation ; de les mettre à même de suivre, pour ainsi dire, leurs navires dans tous les comptoirs de l'Inde, d'en calculer les opérations et d'en fixer d'avance les résultats. Le Lecteur jugera jusqu'à quel point j'aurai approché d'un but si salutaire ; et en m'accordant une indulgence que je réclame d'avance, il me saura gré du moins des efforts que j'aurai fait pour l'atteindre.

La base de nos institutions sociales étant l'égalité des droits, on ne verra plus, sans doute, à l'avenir en France s'élever cette question, à savoir : *si le rétablissement d'une Compagnie exclusive pour le commerce des Indes et de la Chine, serait avantageux ou contraire au bien général.* Des capitalistes déhontés, des agioteurs qui ont établi leur fortune sur la misère publique, pourront conserver dans leurs cœurs le desir d'envahir une des principales branches de commerce. Ils feindront d'oublier que les privilèges sont abolis. Ils chercheront, peut-être, à surprendre la religion du Gouvernement, sous la fausse apparence du bien public ; mais il est trop éclairé aujourd'hui pour se laisser prendre aux pièges grossiers avec lesquels on parvenait à tout sous la monarchie. Il est trop pénétré de la justice des principes établis par la révolution, pour s'en écarter jamais. Il est convaincu des maux qu'entraînerait après lui l'oubli de ces principes, et il arrachera d'une main ferme le masque dont ces êtres, si occupés en apparence du bien de l'état, essayeraient de couvrir leur difformité. Des écrivains,

de bonne foi peut-être, pourront chercher aussi à défendre le monopole contre les amis de la liberté du commerce; les uns par esprit de système, d'autres par un amour particulier pour de vieilles erreurs. Il n'entre point dans mon plan d'établir une discussion sur cet objet. Je défendrai néanmoins la liberté du commerce de l'Inde, parce que je la crois nécessaire à la prospérité de l'Etat et au rétablissement de notre marine; et j'attaquerai les privilèges exclusifs qui envahissent la propriété commune et qui violeraient aujourd'hui notre pacte social.

Mais que pourrai-je ajouter au mémoire que l'Abbé Morelet publia en 1769 contre la Compagnie des Indes, alors existante; mémoire où, pour me servir des expressions de Lacretelle, « les principes les mieux » démontrés sont unis aux connaissances les plus pro- » fondes, et dans lesquels la plus puissante logique » imprime par-tout la conviction. » Ces écrits précieux terrassèrent les défenseurs de l'ancienne Compagnie. Ils renversèrent ce colosse fondé sur l'ignorance et affermi par l'habitude. Le Gouvernement d'alors céda enfin aux réclamations de tous les commerçans Français, trop éclairés sur leurs véritables intérêts pour voir avec indifférence la barrière qui venait arrêter leur industrie et leur émulation.

Si l'Abbé Morelet eut la gloire d'avoir fortement contribué, en 1769, à la suppression de l'ancienne Compagnie, ceux qui essayèrent de la faire revivre en 1785 ne furent pas moins vivement attaqués par Lacretelle;

il publia un mémoire contre ce second monopole, dans lequel il fit voir les succès qu'avaient eu les commerçans français pendant les douze années de liberté dont ils avaient joui. Il présenta, dans trois tableaux, des rapprochemens précieux qui fixeront toujours l'opinion de ceux qui les considéreront avec cette bonne foi que donne l'amour de la vérité. Il en résulte :

1°. Que la totalité des importations faites par l'ancienne Compagnie, pendant trente-quatre années de son privilège, dont vingt-quatre de paix et dix de guerre, a été de 443,796,186 livres.

Que celles faites par le commerce libre pendant douze années, a été de 140,788,647 livres.

2°. Que l'année commune, des trente-quatre de la Compagnie, est de 13,052,799 livres 11 sols 9 den.

Que l'année commune des douze du commerce, est de 11,732,387 livres.

3°. Qu'à prendre les neuf dernières années de la paix de 1763, dont trois ont appartenu à la Compagnie et six au commerce, pendant lesquelles la situation politique de la France a été la même pour l'une comme pour l'autre, la plus forte année de la Compagnie a été de 21,719,354 livres, et la plus forte du commerce, de 32,846,226 livres.

4°. Que l'on trouve, pour l'année commune des trois de ces neuf années qui ont appartenu à la Compagnie, 17,000,000; et pour celle des six qui ont appartenu au commerce, 22,000,000.

D'où il suit que les importations du commerce allaient toujours croissant, puisqu'elles dépassaient déjà de 5,000,000 la plus forte proportion que l'on puisse montrer en faveur de la Compagnie; proportion qui se serait fortement accrue encore, à l'avantage du commerce, s'il n'eut pas été arrêté en 1785, par l'établissement du dernier monopole et par les événemens survenus depuis 1789.

On observera, peut-être, dans le second résultat, que le commerce, pendant les douze années de sa liberté, ne présente qu'une importation commune de 11,732,387 l; mais il est à remarquer que ces douze années se composent, suivant les tableaux de Lacretelle que nous joindrons à la suite de cette introduction, de six années de paix et six années de guerre, pendant que la Compagnie a joui de vingt-quatre années de paix contre dix de guerre; différence considérable, puisque la proportion du tems de guerre que la Compagnie a éprouvé relativement au tems de paix, n'en forme que les $\frac{5}{12}$ pendant que cette proportion sur les douze années du commerce est de l'entier. En réduisant le tems de guerre pour le commerce dans la même proportion que celui de la Compagnie, on trouvera deux années et demie à ajouter aux six années de paix, ce qui ne donnera alors que huit années et demie : or, en divisant les 140,788,647 livres des importations faites par le commerce, par 8 $\frac{1}{2}$, on aura, pour chaque année commune 16,563,370, ce qui l'emporte de 3,510,571 liv. sur l'importation commune des trente-quatre années de la Compagnie.

Ainsi,

Ainsi les avantages produits par la liberté du commerce sur les compagnies exclusives, sont démontrés par l'expérience ; et tout ce qu'on pourrait tenter de leur opposer ne serait qu'illusoire.

Mais cette démonstration n'est pas nouvelle ; elle a eu lieu toutes les fois que la navigation des Indes a été abandonnée au commerce et notamment en 1682, lorsque la Compagnie, après avoir été forcée d'abandonner Surate, sans payer ses dettes, se trouva dans l'impossibilité de continuer ses opérations. Les succès du commerce, à cette époque, provoquèrent la jalousie des actionnaires, qui obtinrent, deux ans après, d'être réintégrés dans leurs privilèges, et qui ne retirèrent de cette nouvelle tentative, que de nouvelles pertes, de nouveaux malheurs et de nouvelles catastrophes. Il est à remarquer que l'avidité des monopoleurs n'est jamais plus exaspérée, que lorsque le commerce a de grands succès. C'est alors qu'ils crient le plus contre sa prétendue impuissance. Ce fut l'activité, l'émulation et les bénéfices des Négocians qui déterminèrent les efforts que l'on fit, en 1785, pour établir une compagnie exclusive, et qui en accélerèrent le succés. Le Gouvernement sera toujours assuré de la prospérité de notre commerce en Asie, par les tentatives que l'on fera pour l'assujétir au monopole. C'est-là une boussole invariable.

Les partisans du commerce exclusif l'emportèrent encore en 1785, malgré l'évidence du mémoire de Lacretelle. La Compagnie fut rétablie, mais sa durée fut courte.

Les lumières se répandaient de toutes parts ; le terme des vieilles erreurs était arrivé, et l'aurore de la révolution fit disparaître, en un instant, tous les privilèges. Ainsi s'anéantit le dernier monopole qui affligea les Français. Ainsi s'est établie cette liberté du commerce et de l'industrie, qui enfante les arts, qui engendre l'émulation, qui développe le génie et qui doit lui donner les plus grands succès.

Oserait-on présenter encore les sophismes avec lesquels on parvint à surprendre, en 1785, un arrêt du conseil qui rétablissait une compagnie exclusive? Nous dirait-on, comme dans cet arrêt, « que l'expérience a fait voir que » les cargaisons d'Europe, n'étant pas combinées entre » elles, ni proportionnées aux besoins des lieux de leur » destination, se vendaient à bas prix ? »

Nous répondrions que les compagnies privilégiées de l'Europe n'ont jamais combiné entr'elles leurs cargaisons; qu'elles ne pouvaient même pas s'entendre là-dessus, et qu'elles se trouvaient, à cet égard, dans le même cas que le commerce libre; d'où il suit que les monopoleurs ne craignaient dans le fait, que la concurrence de leurs concitoyens ; que si l'inconvénient allégué avait quelque force, il s'appliquerait avec bien plus de vérité à notre commerce en Amérique, où mille navires marchands arrivaient chaque année avec des cargaisons qui n'avaient point été combinées entr'elles, et qui n'en ont pas moins été la source de la prospérité de nos Colonies et de celle de la France. Si les Négocians manquaient assez de

connaissances pour ne pas savoir former leurs cargaisons pour les Indes, ils auraient moins réussi encore dans nos possessions en Amérique, qui leur présentaient un champ bien plus resserré, et qu'on aurait dû assujétir au monopole par une suite du même raisonnement.

Nous dirait-on, comme en 1785, « que le concours » des Français dans les marchés des Indes, y surhaussait » le prix des achats? »

Nous répondrions que la concurrence dans les marchés ne naît pas du nombre des acheteurs, mais de la somme des demandes; que 200,000 pièces de toiles achetées aux Indes par vingt particuliers, n'y produisent pas plus de sensation, que cette même quantité enlevée par un seul; d'où il suit que la liberté du commerce ne peut produire les effets de la concurrence, qu'autant qu'elle occasionne des achats plus considérables. Or, le Négociant, sachant bien compter, sait abandonner un article dont le prix devient trop haut, et le fait retomber promptement par-là à sa valeur intrinsèque.

Nous dirait-on encore, comme dans l'arrêt du conseil, « que les importations en retour composées de marchan- » dises de même espèce, sans mesure ni assortiment » dans quelques articles et manque total dans d'autres, » étaient aussi désavantageuses aux Négocians, qu'insuffi- » santes pour l'approvisionnement du Royaume? »

Nous répondrions que l'art des approvisionnemens, celui de l'assortiment des cargaisons et la mesure des besoins, forment les premiers élémens des connaissances

du Négociant ; que les capitalistes qui dirigent les compagnies et dont la plupart n'ont aucune notion du commerce, ne peuvent être présumés plus instruits dans ce genre, que ceux qui y sont nourris dès l'enfance ; qu'enfin les Négocians ont toujours trouvé des bénéfices là où les compagnies se sont ruinées.

Nous dirions encore que quant à l'approvisionnement du Royaume, les compagnies exclusives n'y avaient jamais satisfait. Il était démontré que la France consommait alors pour 50,000000, par an, de marchandises des Indes ; et l'on a vu, par le résultat des tableaux fournis par Lacretelle, que les importations de l'ancienne compagnie ne s'étaient élevées, année commune, qu'à 13,000000. D'où il suit que nous étions obligés de tirer de l'étranger pour 37 millions par an de ces mêmes marchandises, au grand détriment de notre marine et de notre commerce.

Les fauteurs du dernier monopole, bien convaincus qu'ils n'approvisionneraient pas mieux l'intérieur que leurs prédécesseurs, avaient acquis le droit d'acheter seuls de l'étranger ce qui était nécessaire à nos besoins. Ils réunissaient ainsi au monopole du commerce de l'Inde, celui de la fourniture des marchandises qu'elle produit.

Nous dirait-on enfin, comme dans l'arrêt de 1785, « qu'aux inconvéniens du défaut d'ensemble, se joint » l'impossibilité que des particuliers aient des moyens » assez étendus pour soutenir les hasards d'un commerce » aussi éloigné et les longues avances qu'il exige ? »

Mais on vient de voir, dans le même arrêt, « que le concours

» concours des Français aux Indes y surhaussait le prix
» des achats; » eh voilà que des particuliers qui affluaient tout à l'heure dans ces marchés, au point d'y occasionner une concurrence fâcheuse, sont à présent « dans l'im-
» possibilité d'avoir des moyens assez étendus pour
» soutenir les hasards d'un commerce aussi éloigné et les
» longues avances qu'il exige! »

C'est ainsi que, sans nul respect pour le souverain, on motivait sur des contradictions aussi grossières, un arrêt qui enlevait la propriété de tous, pour la livrer à quelques-uns.

Le commerce, nécessité par les besoins des hommes et des peuples, est libre par sa nature; et cette liberté, sans laquelle il ne peut prospérer, est le premier droit de la propriété. Les compagnies exclusives renversent donc l'ordre naturel, elles violent la propriété commune; elles font mal ce qui se fairait mieux sans elles; elles découragent l'industrie, ruinent le commerce, restreignent la navigation et privent l'Etat d'un grand nombre de marins.

Le célèbre pensionnaire Jean Wit (1), qui gouverna la Hollande pendant 19 ans dans le dix-septième siècle, était si convaincu que les compagnies privilégiées sont nuisibles au bien de l'Etat, qu'il dit :

---

(1) Voyez le mémoire à consulter et consultation pour les Négocians faisant le commerce des Indes, par Lacretelle, imprimé à Paris en 1786.

« La prospérité des compagnies est contraire aux » intérêts publics; car il est certain qu'elles ne cherchent » que l'intérêt des participans, en achetant même des » manufactures étrangères si elles y trouvent plus de » gain, et font apporter des manufactures des autres » pays, qu'elles font vendre par toute l'Europe, au » désavantage de nos propres habitans, et ne cherchent » qu'à faire un gros gain avec un petit trafic ; car, si » elles pouvaient augmenter les marchandises à tel point » qu'elles pussent autant gagner sur 100 tonneaux de » charge que sur 1000, elles ne s'embarrasseraient pas » d'augmenter le commerce et la navigation ; elles aime- » raient mieux brûler dans les Indes le reste des soies » écrues, des étoffes et des épiceries, que de les porter » en Hollande, pour les tenir dans la cherté. »

Tels sont, en effet, les principes du monopole. Il ne considère que ses intérêts particuliers. Il lui importe même peu de détruire l'instrument de ses propres bénéfices, pourvu qu'il en accélère la rentrée. Il sacrifiera cent ans de prospérité future de l'Etat, à dix années de sa prospérité particulière. Semblable au despotisme, il coupera l'arbre par la racine pour en avoir le fruit. De quelque apparence d'utilité qu'il s'enveloppe, de quelle loi qu'il s'étaie, il est injuste dans ses causes, abusif dans ses vues, funeste dans ses effets, et incompatible avec le bien général.

La concurrence qui règne dans le commerce libre produit nécessairement d'autres résultats. Ici, le champ

étant ouvert à tous, la cupidité particulière ne peut mettre aucune borne à l'intérêt général. Les expéditions se multiplient jusqu'à ce que l'importation soit en équilibre avec les besoins. Le Négociant cherche même au dehors de nouveaux débouchés qu'il parvient souvent à créer, et il étend par-là la mesure des importations.

De la concurrence dans les ventes naît la diminution des prix, et de celle-ci découle nécessairement une augmentation dans la consommation. La prospérité générale, s'étendant sur tous, engage à de nouvelles jouissances et donne de nouveaux besoins. Les armemens particuliers, moins forts que ceux des compagnies, mais beaucoup plus nombreux, multiplient le nombre des marins employés : celui des officiers s'augmente en proportion ; de là naît une plus grande quantité d'hommes de mer expérimentés, qui, jaloux de se distinguer dans une navigation savante, acquièrent à l'envi des lumières précieuses. Tout prospère sous l'empire de la liberté ; tout se détruit, tout s'éteint sous celui du monopole, qui n'attire à sa suite que la misère, le découragement, et qui devient le tombeau de l'émulation.

Nous opposerait-on l'exemple de l'Angleterre, qui a une compagnie exclusive pour le commerce des Indes ? Il semble que l'on a tout dit en faveur d'un systême, lorsque l'on peut prouver qu'il est d'accord avec ce qui se pratique chez les Anglais. Mais encore n'est-il point prouvé qu'ils sont exempts d'erreurs ; encore n'est-il point prouvé que leur position, différente de la nôtre, ne puisse leur

permettre des différences dans leur administration. Encore n'est-il pas prouvé que le régime du monopole ne trouve pas parmi eux des contradicteurs qui s'appuient sur des argumens solides. Sans doute ces insulaires ont fondé leur puissance sur leur marine, et leur marine sur leur commerce. Je pourrais même ajouter qu'ils ont établi celui-ci sur leurs échanges, et que pauvres par leur territoire, dépourvus de denrées à présenter aux étrangers, ils y ont suppléé, avec une habileté extraordinaire, par les produits de leurs fabriques qu'ils ont favorisées de tout leur pouvoir, qu'ils protègent de toutes le manières, auxquelles l'Etat est toujours occupé de créer de nouveaux débouchés; que chez eux le génie qui invente ou qui perfectionne trouve tout ce qui peut exciter l'émulation, pendant qu'il n'a rencontré jusques ici en France, que dégoûts, misère, décri et presque l'humiliation, jusques-là qu'il y est, pour ainsi dire, établi en principes, que l'innovateur dans les arts meurt à l'hôpital et n'a travaillé que pour les autres, au lieu de s'occuper de son bien particulier.

Mais qu'est-ce que tout cela prouve; si ce n'est que la France a été mal gouvernée pendant plusieurs siècles; si ce n'est, qu'ayant des ressources par elle-même supérieures à celles de l'Angleterre, elle n'a pas su apprécier, comme cette puissance, les avantages qui découlent de l'industrie; si ce n'est que le commerce et les arts y ont été long-tems avilis par l'inégalité des conditions et la féodalité? mais aujourd'hui que des principes plus justes

justes y sont admis ; aujourd'hui que le Gouvernement s'occupe de ramener la prospérité, de faire naître l'émulation, de ranimer l'industrie ; qu'il honore les arts ; qu'il cherche les moyens de les propager ; que le retour de la paix lui permettra de les protéger efficacement et de favoriser les inventeurs ; on reconnaîtra que, si les Anglais nous ont précédé dans la connaissance des moyens propres à faire fructifier le commerce ; s'ils ont su, plutôt que nous, que la prospérité de l'État repose particulièrement sur l'agriculture et l'industrie ; revenus de nos longues erreurs, ramenés à des principes plus justes, nous les surpasserons dans la carrière qu'ils ont parcourue et nous deviendrons encore, à cet égard, le modèle des nations, sur-tout, en écartant, de toutes nos forces, le monopole qui existe en Angleterre, et qui, semblable à un cancer qui dévore cet État, attaque plus fortement qu'on ne le croit, les sources de sa prospérité. Peut-être verra-t-on dans peu que ce qu'on indiquerait aujourd'hui comme un modèle à suivre, sera cité comme la cause de sa décadence. Oui, je ne crains point de le dire, le monopole anglais dans l'Inde, ses concussions dans ces riches contrées, l'esprit de rapine qui s'est introduit chez tous les employés de sa compagnie exclusive ; tout tend à y détruire sa puissance, et à entraîner l'État dans la ruine inévitable qu'éprouvera son commerce. Qu'on cesse donc de regarder les Anglais comme exempts d'erreurs !

Quoi qu'il en soit de mes idées à cet égard, j'ai dit que

leur position, différente de la nôtre, pouvait leur permettre une différence dans leur administration. En effet, ils ont un aliment immense pour leur navigation, et celui qui doit faire revivre la nôtre est, pour ainsi dire, à créer. Irions-nous le restreindre encore en livrant celle des Indes à une compagnie exclusive? Nous détruirions, pour ainsi dire, d'un seul coup le germe qui peut seul rendre notre marine à la vie; nous éteindrions l'émulation parmi nos marins; nous nous condamnerions nous-mêmes à n'avoir que des hommes de mer médiocres par leurs connaissances et incapables d'illustrer le pavillon français, parce que ce sont les circonstances qui développent le génie, et que celui qui est assujetti, malgré lui, à ne suivre que des navigations routinières, ne rencontrera jamais ces grandes occasions qui donnent l'essor à la pensée, qui fournissent des rapprochemens précieux et qui font naître les grandes lumières.

Mais est-il vrai que le régime des compagnies exclusives ne trouve pas en Angleterre des contradicteurs?

Le Lieutenant-Colonel Taylor, auteur de divers écrits très-estimés, dit, dans ses lettres politiques, commerciales et littéraires sur l'Inde, traduites et imprimées à Paris (1801.) « Les monopoles royaux de certains articles, » dans les produits du pays même, sont admissibles en » certains cas ; mais un privilège exclusif, entre les » mains de peu de personnes, est entièrement incom- » patible avec la concurrence et l'émulation, avec l'in- » dustrie et le travail, d'où dépendent la prospérité et

» les richesses des peuples. Incertain de sa nature, ne » pouvant atteindre son but, ni fournir aux besoins du » public, quels motifs restent-ils pour l'accorder? Dans » son résultat, le monopole ne procure que peu de » bénéfice au Gouvernement et aucun avantage propor- » tionné à la grande masse du peuple, dont l'intérêt » devrait être principalement consulté comme formant » la principale source de la prospérité nationale. »

On voit, dans ce court paragraphe, les principes que j'ai essayé d'établir, ceux que l'Abbé Morelet soutint avec tant d'avantages, et ceux que la saine raison indiquera dans tous les tems; mais on y voit aussi que le régime exclusif trouve en Angleterre des contradicteurs qui s'appuyent sur des raisonnemens solides, et tel est l'ascendant de la vérité que, si ses effets sont lents, ils ont tôt ou tard un succès infaillible. Il me serait facile de m'étayer de l'opinion de plusieurs autres Anglais sur ce sujet, mais elles n'ajouteraient rien à l'évidence des principes.

L'illustre auteur de l'histoire philosophique et politique des établissemens des Européens dans les Indes, les a posés dans ses écrits, de la manière la plus lumineuse. « Qu'est-ce que le monopole, dit-il ? C'est le privilège » exclusif d'un citoyen sur tout autre, de vendre et » d'acheter; à cette définition, tout homme sensé s'arrête » et dit : Entre des citoyens tous égaux, tous servant » la société, tous contribuant à ses charges à proportion » de leurs moyens, comment un d'entr'eux peut-il avoir

» un droit dont un autre soit légitimement privé? Quelle » est donc cette chose, si sacrée par sa nature, qu'un » homme quel qu'il soit ne puisse l'acquérir si elle lui » manque, ou s'en défaire si elle lui appartient?

» Si quelqu'un pouvait prétendre à ce privilège, ce » serait sans doute le Souverain. Cependant il ne le » peut pas, car il n'est que le premier des citoyens. » Le corps de la nation peut l'en gratifier, mais alors » c'est un acte de déférence et non la conséquence d'une » prérogative qui serait nécessairement tyrannique.

» Que si le Souverain ne peut se l'accorder à lui-même, » bien moins encore le peut-il conférer à un autre. On » ne donne point ce dont on n'a point la propriété » légitime.

» En quelques contrées que le monopole ait eu lieu, » qu'y a-t-il produit? Ce qu'il y a produit: la dévastation. » Les privilèges exclusifs ont ruiné l'ancien et le nouveau » monde. Aucune colonie naissante dans l'autre hémis- » phère, dont il n'ait prolongé la faiblesse, ou qu'il n'ait » étouffé au berceau (1); sous le nôtre, aucune contrée

---

(1) Parmi les preuves multipliées de cette vérité, il en est une frappante dans ce qui s'est passé à Madagascar. Cette Isle présentait à la France, un lieu propre à établir la plus importante de toutes les Colonies que les Européens aient fondées. Elle est située à l'entrée de l'Océan Indien, entre le douzième et le vingt-cinquième degré de latitude méridionale. Elle a trois cent trente-six

florissante

» florissante dont il n'ait détruit la splendeur; aucune » entreprise, quelque brillante qu'elle soit, qu'il n'ait » déteriorée; aucune circonstance, plus ou moins flat- » teuse, qu'il n'ait tournée au détriment général. »

---

lieues de long sur cent vingt dans sa plus grande largeur, et près de trente mille lieues carrées de surface. Elle offre le sol le plus fertile. La nature y est toujours en végétation. Le coton, l'indigo, le chanvre, le poivre blanc, le sagou, le palmier, le cocotier, l'oranger, l'arbre gommier y sont indigènes; on y naturaliserait toutes les plantes de l'Inde et une partie de celles de l'Europe. Le bled et le riz y viennent par l'effet de la plus médiocre culture. Elle produit une grande quantité de bois propres à la construction; et les bœufs, les moutons, les porcs, les chèvres y couvrent des pâturages toujours renaissans.

La compagnie, établie par Colbert en 1664, jugea avec raison que cette Isle devait être le chef-lieu de ses établissemens; tout l'invitait à ce choix; un peuple intelligent appellait la civilisation; tout annonçait le succès des espérances les mieux fondées; mais la conduite de ses agens les détruisit toutes; ils révoltèrent les paisibles Madécasses, et elle fut obligée d'abandonner, en 1670, une Isle qui aurait fait à elle seule la prospérité de la France, si elle n'eut été livrée au monopole. C'est ainsi que l'établissement le plus précieux a été étouffé au berceau; et que Madagascar, qui aurait assuré la puissance Française dans l'Inde, est demeurée inutile dans nos mains.

C'est au Gouvernement actuel qu'il appartient de réaliser ce projet. Il est destiné à tous les genres de gloire, et celle que lui assurerait la civilisation des Madécasses suffirait seule pour l'immortaliser.

La netteté de ces idées, l'évidence des principes; tout entraîne ici la conviction; tout démontre que le rétablissement du monopole des Indes serait un acte tyrannique, dont la supposition seule est un outrage au Gouvernement.

Mais quelle a été la marche constante des compagnies exclusives? celle d'écarter de leur domaine, les navires du commerce, non-seulement pour éviter qu'ils trai-

---

Combien cette entreprise différerait de celles que les Européens ont tenté jusqu'à présent et qui ont fait les playes les plus cruelles à l'humanité! Il n'y a point ici de nation à détruire, d'homme à réduire en servitude. Les Madécasses ont un commencement d'industrie; ils sont naturellement sociables, vifs, gais et même reconnaissans. Ils ont des arts; quelques-uns d'entr'eux connaissent celui de l'écriture. Des lois douces fondées sur les plus simples notions de la justice, le respect pour leurs usages, la conservation de leur liberté, suffiraient pour nous les attacher sans retour.

Une Colonie aussi importante, établie sur une population indigène; heureuse par les soins d'un gouvernement paternel, qui peut réunir tous les arts et les productions de l'Inde, l'emporterait de beaucoup sur ces possessions précaires qui ne peuvent subsister qu'à l'aide de l'esclavage et dont la population ne sera jamais assurée.

Après la gloire du Gouvernement qui aura établi sur des fondemens solides la colonie de Madagascar, il n'y en aura point de plus grande que celle de l'homme sage, éclairé et humain, qui saura nous affectionner les Madécasses et les attacher à la France par la reconnaissance et le sentiment du bonheur dont il les aura fait jouir.

tassent en concurrence avec elle, ce qui eut été une atteinte portée à leur privilège ; mais pour les empêcher de faire le cabotage d'Inde en Inde, navigation des plus utiles sous le rapport des bénéfices qu'elle produit, et sur-tout infiniment précieuse pour former et pour entretenir un grand nombre de marins. Elles ont bien senti qu'elles portaient par-là un coup funeste à l'Etat. Eh qu'importe sa prospérité, sa sureté et sa gloire, pourvu que les monopoleurs soient à l'abri de quelques fraudes, de quelque commerce furtif que les bâtimens caboteurs pourraient faire ! tels sont les principes constans dont ils ne se sont jamais écartés. La Compagnie Anglaise les a suivis, comme les autres; mais la sagesse du Parlement Britannique mit une entrave à son avidité, lorsqu'en renouvellant sa charte en 1793, il permit aux particuliers d'apporter en Europe le produit de leur commerce d'Inde en Inde. Le résultat de cette clause dictée par les vues les plus saines du bien public, procure depuis cette époque à l'Angleterre une importation de trois millions trois cents mille liv. sterlings par an, c'est-à-dire, d'environ soixante-dix-huit millions de notre monnaie. Que l'on juge par-là du tort immense que la Compagnie Anglaise aurait fait à l'Etat si, malgré son opposition, le Parlement n'eut mis une barrière à son esprit de fiscalité !

Sir W. Pultney, dans le discours qu'il a prononcé au Parlement d'Angleterre dans la séance du 25 Novembre 1801, propose de donner encore plus d'extension au commerce des particuliers. Parmi les motifs qu'il expose,

il en est un digne de remarque. « Il est à présumer, » dit-il, que la France se hâtera de profiter de la paix, » pour reprendre un commerce si lucratif pour elle, » (celui des Indes.) Je ne vois pas de meilleur moyen » pour l'en empêcher, que de donner aux nationaux » la facilité de prendre part au commerce que la Com- » pagnie ne peut pas, ou ne veut pas faire par elle- » même; mais encore une fois, la Cour des Directeurs » s'est liguée contre ce système. »

Combien est utile pour nous cette leçon du représentant de la nation Anglaise! elle doit être la règle de notre conduite. Que l'on rétablisse le monopole; que l'on crée une nouvelle compagnie exclusive, et bientôt elle s'opposera, comme celle d'Angleterre, à tout ce qui sera utile à la prospérité de l'état. Elle s'opposera au systême régénérateur de notre commerce; aux moyens de rétablir notre marine; mais sur-tout elle ne manquera pas d'exiger, comme l'ancienne compagnie, qu'on lui sacrifie encore les Isles de France et de la Réunion, et que l'on continue de leur interdire, comme autrefois, toute relation directe avec la métropole.

C'est ainsi que les possessions les plus précieuses ont été tenues dans un état de faiblesse, qui les a empêché de s'élever au degré de prospérité où elles devaient naturellement parvenir; c'est par les effets désastreux des privilèges exclusifs, que l'industrie de leurs cultivateurs a été paralysée. Que de maux le monopole leur a fait! de combien d'avantages n'a-t-il pas privé l'Etat, en arrêtant

les

les progrès de deux Colonies qui présentent aujourd'hui au commerce Français, les ressources les plus avantageuses, par leur consommation devenue importante et qui s'accroîtra chaque jour; par leurs productions qui deviendront considérables à l'avenir, et qui suppléeront, en partie, à la diminution que nous éprouverons dans celles de nos colonies occidentales; par les avantages que leur assure leur communication avec les diverses contrées de l'Asie?

La nature a placé ces Isles dans une position qui les rend le boulevard de la puissance Française dans les Indes. Elles menacent, en tems de guerre, les possessions ennemies dans cette partie du monde, et nous assurent la restitution des nôtres lorsque le sort des armes vient à nous en priver. Abandonnées à elles-mêmes depuis le commencement de la révolution, elles ont su se préserver de la dévastation qui a détruit les plus belles colonies Françaises, et elles ont encore été, pendant dix ans qu'à duré la guerre, le fléau du commerce des ennemis, sur lesquels elles ont fait pour des sommes immenses de prises avec leurs corsaires.

Le Gouvernement accordera, sans doute, à ces Isles une protection spéciale, qu'elles méritent sous autant de rapports d'utilité et par le sincère dévouement de leurs habitans à la mère patrie. Il les préservera pour toujours, n'en doutons pas, des funestes effets des compagnies privilégiées.

A quoi ont abouti jusques ici ces compagnies dont on

a fait tant de bruit et dont on ne devrait plus parler ? à des banqueroutes. L'Abbé Morelet donne une liste de 55 compagnies exclusives ; formées dans différentes parties de l'Europe, qui ont toutes manqué, parce qu'elles ont été mal dirigées. L'ancienne Compagnie Française des Indes a failli et n'a point encore liquidé ses affaires. Celle créée en 1785 n'a rien donné à ses actionnaires. Il est à croire que les événemens de la révolution y ont contribué, mais elle eut eu infailliblement le même sort, lors même qu'elle eut joui plus long-tems de son octroi. La Compagnie d'Angleterre, qui a souvent éprouvé de grands embarras, n'existerait plus depuis beaucoup d'années, si elle eut été bornée au seul produit de son commerce. Elle ne s'est soutenue qu'en devenant souveraine dans l'Inde, qu'en faisant la guerre, qu'en y vexant les peuples de la manière la plus tyrannique, et en y commettant les concussions les plus révoltantes.

Eh quoi ! des compagnies exclusives, exploitant le plus riche commerce du monde, finissent par des banqueroutes ! d'où vient ce phénomène, tandis qu'il est démontré que les expéditions faites par le commerce libre ont toujours donné de 50 à 60 pour cent de bénéfice, comme le prouvent, entr'autres, celles faites à Marseille depuis 1771 jusqu'à 1784 ?

Cela vient, comme je l'ai dit, de ce qu'elles font mal ce qui se ferait mieux sans elles. On sait, en effet, qu'une compagnie est un être moral qui ne peut point agir par lui-même ; qui ne voit rien par ses propres

yeux; qui n'administre point ses propres affaires, et dont le crédit est presque toujours chancelant. Il lui faut des directeurs, des gouverneurs, des trésoriers, des commis, des préposés, des commissionnaires, des employés de toutes les espèces tant en Europe qu'aux Indes, un état militaire, souvent des armées en campagne. Cette masse énorme de salariés, qui ne s'occupent que de leurs intérêts propres, dévore tous les bénéfices et ne laisse en dernière analyse aux actionnaires, que la perte de leurs capitaux qu'ils ne revoient jamais. Labourdonnaye interrogé, à son retour en Europe, par les directeurs de l'ancienne compagnie, pourquoi il avait si bien fait ses propres affaires et si mal celles de ses commettans, leur répondit: « c'est, que j'ai fait les miennes d'après » mes propres idées, et les vôtres d'après vos directions. »

Monopoleurs de toutes les nations, voilà votre histoire. Vos préposés s'enrichiront toujours, où vous ne trouverez qu'une ruine infaillible. Le Négociant a du succès, parce qu'il fait lui-même ses propres affaires. Le capitaine, le subrecargue, qu'il emploie, participent souvent aux expéditions qu'ils dirigent; ils ont toujours un grand intérêt à leurs succès. Semblables à Labourdonnaye, ils opèrent d'après leurs propres idées; à quoi j'ajoute, que le commerce n'est pas dévoré, comme les compagnies, par des frais ruineux d'administration.

Qu'on cesse donc de parler des monopoles, dont on ne peut même plus supposer l'existence possible en France! s'il était encore besoin de s'appuyer contre eux

de l'exemple, j'en citerais un à l'abri de toute contestation. Qu'on se rappelle la prospérité de nos Colonies de l'Amérique ; que l'on se reporte aux années qui ont précédé la révolution ; on verra la Martinique, la Guadeloupe et St Domingue fournir à la métropole des sucres, des cafés, des cotons, des indigos pour ses besoins, et la mettre à même d'en vendre pour 150 millions chaque année à l'étranger. Que l'on compare les effets de notre commerce libre dans ces précieuses Colonies avec ceux que le monopole a produit dans le Brésil, et l'on aura la mesure des deux systêmes ; celui de la fiscalité et celui de la liberté.

Mais fut-il même vrai que les compagnies exclusives eussent un genre d'utilité ; fut-il vrai que la somme de leurs importations eut excédé celle du commerce libre ; fut-il enfin prouvé qu'au lieu des maux incalculables qu'elles ont fait, elles eussent produit quelques biens ; il serait encore de l'intérêt bien entendu de l'Etat, de les exclure aujourd'hui pour laisser le champ le plus vaste possible à la réproduction de notre marine, pour abandonner à l'émulation de nos marins les longues et savantes navigations que leur offrent les mers de l'Asie.

Mais autant les associations privilégiées sont nuisibles au bien de l'Etat et à la prospérité du commerce, autant les compagnies non privilégiées lui seront utiles. Il ne faut point se le dissimuler, les expéditions pour les Indes et pour la Chine sont très-couteuses. Les premières ne peuvent se faire avec avantage sans un déboursé depuis

un

un million jusqu'à 1200 mille francs ; celles pour la Chine, s'éleveront toujours depuis 1600 mille francs jusqu'à 2 millions. Y a-t-il aujourd'hui en France des maisons de commerce qui puissent faire l'avance d'un pareil capital ? cette question qui eut pu être oiseuse avant la révolution, ne peut être présentée aujourd'hui comme un problême à résoudre. Toutes les voies s'éleveraient pour dire, avec nous, il n'y en a point.

C'est-ici, sans doute, un des plus forts argumens qu'on pourrait employer en faveur des compagnies privilégiées. On ne manquerait pas d'opposer l'impuissance du commerce Français, à la liberté de celui de l'Inde, sur-tout après les pertes considérables que les Négocians ont éprouvé pendant la révolution ; d'où l'on tirerait cette conséquence que le Gouvernement ayant un grand intérêt à ce que la France rétablisse ses relations avec l'Asie, il doit suppléer par une compagnie exclusive à l'impuissance du commerce.

Cette objection n'a aucune solidité. Ce que les Négocians ne peuvent pas faire par eux-mêmes, ils le font par des associations qui forment autant de compagnies particulières; c'est ainsi qu'ils en ont usé dans tous les tems. La maison Rabaud et comp., de Marseille, qui avait, avant la guerre, 10 vaisseaux employés au commerce de l'Inde, n'était formée que par une aggrégation d'intéressés commanditaires.

Ces sortes d'associations doivent être favorisées ; elles méritent une protection spéciale du Gouvernement. Il

ajoutera, n'en doutons point, à sa gloire celle d'être le restaurateur de l'industrie et du commerce Français, en faisant refluer vers les ports l'argent totalement concentré dans Paris. Qu'il arrête cette soif de bénéfices illicites, de gains usuraires dont les capitalistes et surtout les nouveaux enrichis sont dévorés; qu'il excite l'établissement des compagnies non-privilégiées; qu'il mesure désormais sa faveur, son accueil, jusqu'aux regards qu'il accorde à l'homme opulent, sur l'utilité dont celui-ci aura été aux manufactures et au commerce; qu'il fasse connaître, enfin, à tous les possesseurs des grandes fortunes, à tous ceux que la révolution a enrichis, qu'il desire de voir leurs capitaux employés à vivifier l'industrie; que chaque membre du Gouvernement s'honore d'être lui-même souscripteur en son particulier, dans les grandes entreprises commerciales, dans l'érection des grandes manufactures, et bientôt, par un effet de son heureuse influence, des fonds considérables vont refluer vers les grands ateliers et vers les ports de mer, où ils apporteront l'activité et la vie.

A ce moyen, déjà puissant par lui-même, le Gouvernement en joindra d'autres qui ne sont pas moins efficaces. Il s'occupera de faire cesser l'usure qui tarit tous les canaux de la prospérité publique. Tant que ce fléau destructeur durera, le commerce ne pourra prendre aucun essor. Eh, qu'attendre, en effet, des transactions commerciales d'un peuple chez lequel l'intérêt de l'argent est le plus souvent au-dessus d'un pour cent par mois!

comment pourrait-il supporter la concurrence des Anglais, qui ne le payent rarement qu'à 4 pour 100 par an, et le plus souvent qu'à 3. L'établissement des banques particulières dans chaque grande ville de commerce contribuerait puissamment à faire baisser le prix de l'argent. On conçoit les avantages incalculables qui découleraient de ces établissemens précieux, dont les effets ont été si salutaires aux États-Unis immédiatement après une révolution qui avait anéanti chez eux la plus grande partie des fortunes.

Jamais peut-être l'influence salutaire du Gouvernement ne fut plus nécessaire au commerce, que dans ce moment. Tous les élémens en sont, pour ainsi dire, à recréer. On ne peut jetter un coup d'œil sur aucune de ses parties, qu'on ne la voie dans un état de dépérissement allarmant. Il a un pressant besoin des secours les plus efficaces, pour reprendre la vigueur qui lui est nécessaire. Celui de l'Inde, en particulier, abandonné depuis douze ans, ne peut renaître que par des encouragemens, que les Négocians ont droit d'espérer des soins paternels du Gouvernement. L'état actuel de nos établissemens en Asie réclame une protection spéciale, pour que de grandes associations puissent se former avec sécurité.

Les compagnies privilégiées obtinrent sous la monarchie, des encouragemens extraordinaires. On ne voit point, sans étonnement, ce que fit Colbert en faveur de celle qu'il créa en 1664 ; tout lui fut accordé jusqu'à la profusion. Il ne manque, peut-être, à la gloire de ce grand

Ministre, que d'avoir appliqué au commerce libre, des secours aussi efficaces. Tout porte à croire que la nation en eut recueilli les fruits les plus utiles, et que notre situation dans les Indes eut été, par la suite, bien différente de celle dans laquelle le monopole l'a laissée.

On remarque, dans la multitude des dons faits à cette compagnie, l'exemption des droits d'entrée et de sortie sur tous les articles nécessaires à la construction, l'armement et l'avitaillement des vaisseaux, 50 livres de prime par tonneau à l'exportation, 75 livres à l'importation, une avance de 3 millions en argent, etc.

La compagnie rétablie, en 1785, obtint la jouissance de tous les hôtels, chantiers, magasins, ateliers, ustensiles, Pontons et autres objets du port de l'Orient; celle de tous les comptoirs que la France possédait au-delà du Cap de Bonne-Espérance. Le Gouvernement renonça en sa faveur au droit d'indult de 5 pour 100 sur toutes les marchandises de l'Inde, et de 3 pour 100 sur celles des Isles de France et de Bourbon; on l'exempta d'eviron 1,800,000 liv. de droits que payaient les toiles de coton, et on lui accorda le transit par terre de toutes ses marchandises.

Si de tels secours ont été donnés en pure perte au monopole, combien ne serait-il pas nécessaire d'en faire jouir le commerce dans une circonstance aussi intéressante que celle où il faut le faire renaître! Le Gouvernement en lui accordant, pendant un certain nombre d'années, les mêmes concessions que celles qui furent

faites

faites, en 1785, à la dernière compagnie, affermirait nos relations avec l'Asie sur des bases solides; il encouragerait les associations particulières, et il assurerait la prospérité de ce commerce. Mais si ces encouragemens n'étaient pas généraux, s'ils n'étaient accordés qu'à une compagnie particulière, on sent qu'elle aurait alors un avantage décidé sur les entreprises commerciales, qui ne pourraient supporter sa concurrence, et que, lors même que cette compagnie ne serait pas exclusive de droit, elle le serait par le fait. Mais une semblable inégalité ne saurait avoir lieu, et l'on ne peut pas même la présumer possible.

Dès qu'une compagnie un peu importante sera formée, elle devra s'occuper d'établir des maisons dans les principaux ports de l'Inde, afin d'y commercer avec succès. Ces maisons seront destinées à vendre les cargaisons des navires qui leur seront adressés de l'Europe et à se procurer d'avance celles nécessaires pour le retour. C'est par le moyen de ces établissemens, dirigés par des agens habiles, que ces compagnies donneront à leurs opérations toute l'activité dont elles seront susceptibles. Ils doivent être faits à l'Isle de France, Pondichery, Janaon, au Bengale, à Surate et à la Chine, comme dans les lieux où le commerce doit être le plus suivi.

Mahé pourrait encore comporter les frais d'un semblable établissement, dans la supposition que la mort de Tipoo et l'envahissement du Royaume de Maïssur par les Anglais n'ait pas apporté des changemens, dans cette

partie de la côte de Malabar, qui aient détourné les récoltes de poivre de leur débouché ordinaire, par la rivière qui les conduisait depuis tant d'années à Mahé.

Moka ne paraît pas exiger l'emploi des mêmes moyens, par la raison que les cargaisons que l'on y porte y sont vendues à l'arrivée des navires, et que celles que l'on y achète n'étant composées que de denrées territoriales, elles s'acquièrent facilement à l'époque des récoltes. De bonnes instructions et de l'intelligence suffisent pour tirer tous les avantages possibles de nos opérations dans la mer Rouge.

Les Négocians qui font des expéditions aux Indes, doivent être instruits qu'on ne peut y envoyer en marchandises que le tiers de la valeur nécessaire pour acheter la cargaison destinée pour l'Europe. Les deux autres tiers doivent y être apportés en espèces.

C'est ici le lieu d'indiquer la manière dont on fait la vente, et celle dont on achète les articles que l'on y va chercher.

Les Marchands Indiens avec lesquels on traite, ne sont pas des acheteurs qui consomment ou qui revendent, comme dans les Colonies Françaises. Ce sont des agens qui se chargent des marchandises d'Europe à un prix déterminé, en même-tems qu'ils contractent l'engagement de fournir les objets de fabrication du pays. Ils ne prennent ordinairement des articles d'Europe que pour le tiers de la valeur des parties dont on leur confie l'achat; les deux autres tiers leur sont comptés en espèces.

C'est à la faveur de ce numéraire qu'ils font, avec les Tisserands de l'intérieur, un échange plus avantageux des articles de la cargaison, contre les toiles dont ils commandent la fabrication. Ils perdent quelquefois sur les marchandises qu'on leur livre ; mais ils se dédommagent toujours sur le numéraire ; d'où il suit que si un navire n'en avait point, il placerait moins avantageusement ses marchandises, et ferait des achats onéreux.

Ces Marchands Indiens traitent avec le Capitaine ou le Subrecargue, des articles qu'ils s'obligent de lui fournir. Les prix en sont réglés ; la qualité en est fixée par des échantillons qui demeurent cachetés dans les mains de l'acheteur Européen. Ils partent ensuite pour aller, dans l'intérieur, traiter à leur tour avec les Tisserands. Telle est la manière dont on opère en Asie, et sans laquelle l'Europe ne recevrait jamais ce qu'elle demande.

Ces sortes d'intermèdes sont en général de bonne foi. Il est rare qu'ils abusent de la confiance qu'on est obligé d'avoir en eux. On leur donne le tiers du montant de leurs fournitures en passant le contrat ; les deux autres tiers leur sont comptés à mesure des livraisons. Cet arrangement tire son origine de la nécessité où ils sont eux-mêmes de faire des avances aux ouvriers qu'ils font travailler.

On conçoit aisément qu'un navire qui doit rapporter, en retour, des articles de fabrication, est retenu dans ces contrées pendant les 6 mois qu'elle exige, et que ce séjour, qui prolonge son voyage, est onéreux. Si donc

une compagnie, qui suit ce commerce, a déjà établi des maisons dans les divers endroits d'où l'on tire les marchandises fabriquées, le navire expédié d'Europe par cette société, trouvera, à son arrivée aux Indes, la cargaison qu'il doit prendre déjà préparée. Son séjour se bornera alors au tems nécessaire pour y déposer celle dont il était chargé, et pour attendre la mousson qui doit le ramener en Europe.

A cet avantage déjà très-grand, la maison Indienne en joindra plusieurs autres; elle opérera plus à loisir qu'un Capitaine, toujours pressé de revenir; elle tirera meilleur parti des marchandiees Européennes; elle choisira avec plus d'exactitude celles dont elle fera l'emplette; elle s'affiliera, par une suite d'opérations, des agens Indiens qui entretiendront à leur tour un travail constant chez les Tisserands, et qui l'obtiendront à meilleur marché.

Ce serait une erreur de croire qu'on pourrait déterminer les Marchands du pays à faire fabriquer pour leur compte, dans l'espérance de vendre ensuite avec un bénéfice convenable. Non-seulement ils ne sont pas assez riches pour former un projet aussi vaste, mais ils ne seraient pas assurés d'y trouver leur profit, si des événemens politiques faisaient cesser, en Europe, les armemens ordinaires. Ils n'auraient, dans ce cas, aucun débouché de leurs marchandises, parce que le vêtement des indigènes exige d'autres longueurs et d'autres largeurs que celles des toiles fabriquées pour l'exportation.

Il

Il s'offre ici une question d'économie politique que des écrivains agiteront peut-être, et avec laquelle on peut présenter nos liaisons en Asie comme nuisibles à l'État. On vient de voir que nous ne pouvons nous procurer des marchandises de l'Inde, qu'avec des espèces pour les deux tiers de leur valeur, et que l'autre tiers seulement est payé avec nos cargaisons. D'où il suit que l'Europe enfouit tous les ans en Asie une portion de son numéraire, dont elle se dépouille sans retour.

Il n'entre pas dans mon plan de traiter ici une question aussi étendue et qui tient peut-être aux premiers élémens de la prospérité des Nations ; elle demande une discussion que les bornes de cette introduction ne peuvent me permettre; je la renvoie à la fin de cet Ouvrage (1), ainsi que quelques autres qu'il m'a paru nécessaire d'examiner : j'invite mes Lecteurs à méditer mon opinion sur cette matière, et je ne doute pas qu'ils ne concluent avec moi que la Nation la plus florissante n'est pas celle qui possède le plus d'or et d'argent, mais celle qui a le plus d'industrie.

Le peu de liberté dont le commerce Français a joui dans les Indes ne lui a pas permis de se livrer à une des parties les plus intéressantes que nous offrent ces précieuses contrées : je veux parler de la navigation et

---

(1) Voyez, dans mes considérations sur le commerce des Indes, l'article où je le considère dans ses rapports avec la balance du commerce.

du cabotage d'Inde en Inde. C'est ici une des plus riches mines à exploiter ; elle doit produire deux avantages inappréciables pour l'Etat: celui de former et d'entretenir un grand nombre de marins, et celui de donner des bénéfices immenses au commerce.

Si on lit, avec étonnement, dans le discours de sir Williams Pultney, dont j'ai déjà parlé, que les importations de la Compagnie des Indes Anglaises s'élèvent annuellement à sept millions sterlings, on est encore plus surpris, sans doute, de voir que le commerce d'Inde en Inde, abandonné aux particuliers, borné aux seules opérations que la compagnie ne veut pas faire, produise chaque année une importation de trois millions trois cent mille livres sterlings, c'est-à-dire, la somme étonnante de soixante-dix-huit millions de notre monnaie.

Quoi ! malgré les efforts du monopole, malgré les entraves qu'il ne cesse d'apporter, en Angleterre, au commerce des particuliers, celui-ci est parvenu à un degré d'activité qui lui permet une importation égale à la moitié de celle de la compagnie, quoiqu'il ne lui soit permis d'apporter, dans la métropole, aucun des articles dont elle s'est réservé l'importation. Où va-t-il puiser toutes ces richesses ? dans le cabotage d'Inde en Inde, dans le transport des productions d'une des contrées de l'Asie dans une autre, et dans le bénéfice que produit la vente de ces objets presque indigènes. Que rapporte-t-il en retour ? pour vingt-quatre millions en indigo, pour une pareille somme de coton en bourre, et le reste

en diverses autres matières premières, nécessaires aux manufactures. Cependant sir W. Pultney prétend que cette importation peut s'accroître beaucoup encore; mais il craint que l'industrie Française ne vienne rivaliser ses concitoyens dans un commerce aussi utile, et il propose des moyens pour l'en écarter.

Nos efforts doivent tendre à réaliser les craintes de ce représentant du peuple Anglais; nous ne saurions trop tourner nos regards vers le cabotage de l'Inde. J'invite les Négocians Français à s'occuper de cette source de richesses, et je croirai avoir été utile à ma patrie, si je puis les y déterminer, et sur-tout si je puis engager les capitalistes à verser leurs fonds dans cet utile commerce.

Il est fondé sur le défaut de navigation des Asiatiques: ils ont des arts, des ateliers, des ouvriers, des marchands; mais ils n'ont ni négocians, ni marine. Les Chinois même, ce peuple industrieux, qui a des besoins considérables en matières premières pour entretenir ses nombreux artisans, ne sait pas les aller chercher; il attend qu'on les lui apporte, et il donne un bénéfice considérable à l'Européen qui les lui procure (1).

Le commerce des Indes, tel qu'il a été fait par les com-

---

(1) Les Chinois ont des navires pour leur commerce: ils vont à la Cochinchine, aux Philippines, à Batavia et jusques à Malaca; mais le défaut de connaissances, dans l'architecture navale et dans l'art de la navigation, leur occasionne des nombreux naufrages et les empêche de sortir des mers de la Chine.

pagnies privilégiées et par les Négocians Français dans les courts intervales où il leur a été permis de s'y livrer, a pour but de procurer à l'Europe les productions de l'Asie. Il n'a pas fallu de grandes combinaisons pour envoyer des sommes considérables dans cette partie du monde, et pour y faire acheter des toiles, des mousselines, des mouchoirs, du poivre, du thé, de la soie, afin de les importer en Europe et de les y vendre avec un profit plus ou moins considérable.

Le commerce d'Inde en Inde demande des réfléxions plus étendues; il met l'industrie et l'activité à la place des capitaux. Le caboteur n'emporte avec lui qu'une somme médiocre, qui forme le véhicule de ses opérations en Asie; il achete les produits d'une contrée, pour les vendre dans une autre; il va successivement à la côte du Malabar, à celle de Coromandel, dans le Gange, à la Chine, en Arabie, et par des bénéfices qui sont le fruit d'une suite de transactions commerciales combinées avec soin et conduites avec intelligence, il se procure une cargaison aussi riche que celle qu'il aurait obtenu en allant l'acheter.

Pour donner une idée du résultat des deux opérations, je suppose un vaisseau de six à sept cents tonneaux parti de France pour aller acheter une cargaison à la côte de Coromandel; et un vaisseau semblable expédié pour faire le commerce d'Inde en Inde. Je vais présenter en abrégé le résultat des deux voyages.

Le

Le vaisseau destiné à la première de ces expéditions coûtera, avec sa mise dehors, ... 220,000 fr.

Sa cargaison en marchandises et en piastres s'élevera à . . . . 1,000,000.

Total. . . 1,220,000 fr.

Arrivé à sa destination, il traitera de l'échange de ses marchandises et de ses piastres, contre les articles qui lui seront nécessaires, et il reviendra au bout de 16 mois avec un chargement qui vaudra en France près de 1,700,000 francs, et qui donnera un bénéfice net de 40 pour 100.

Le vaisseau destiné au commerce d'Inde en Inde coûtera, comme le précédent . . . . 220,000 fr.

Il n'emportera en marchandises et en piastres que pour . . . . 375,000.

Total. . . . 595,000 fr.

Il reviendra après 33 mois de navigation avec un chargement qui vaudra également 1,700,000 francs, et qui donnera à ses intéressés un bénéfice net de 200 pour 100.

En réduisant les profits des deux expéditions à l'échelle commune de l'année, afin de compenser la longueur des voyages, il en résulte que la première n'aura donné que 30 pour 100 par an, pendant que la seconde en aura rapporté 72. On conçoit combien le commerce d'Inde en

Inde l'emporte sur le commerce direct, et qu'il présente au capitaliste et au négociant des motifs puissans de préférence.

Mais l'homme d'état appercevra d'autres résultats dans cette utile navigation; il y verra le renouvellement de nos communications avec l'Asie rendu plus facile par la diminution du déboursé nécessaire à chaque expédition; déboursé qui peut se réduire beaucoup encore, pour ceux qui renonceront à trafiquer à la Chine : car alors des navires de 300 tonneaux, et même au-dessous, peuvent être employés avec avantage (1).

Il y verra les moyens de procurer à la France les marchandises de l'Inde dont elle a besoin, au tiers du prix qu'elles coûtent par la voie ordinaire, et les deux autres tiers de leur valeur payés aux dépens des Indiens mêmes.

Je m'arrête un instant sur cette dernière considération, pour en développer les effets. Le bas prix auquel le cabotage d'Inde en Inde fera obtenir les productions de l'Asie, nous permettra de les présenter à meilleur compte que les autres nations dans le marché général de l'Europe; et si notre navigation dans l'Inde prend l'extension que l'on doit attendre de notre activité, elle fournira à nos

---

(1) Il est essentiel de n'aller à la Chine qu'avec de gros vaisseaux, parce que les droits que l'on y perçoit sont considérables, et qu'ils sont presque aussi forts sur les petits navires, que sur ceux du plus grand port.

besoins ; et nous mettra à même de faire des ventes importantes à l'étranger. (1)

Cet heureux résultat est infaillible si le commerce des Indes continue d'être la proie du monopole en Angleterre, pendant que nous le ferons librement en France. Mais, ne nous le dissimulons point, cette perspective brillante, ces richesses que nous offre l'Orient, disparaîtront tout à coup au seul mot de privilège : elles sont, comme une foule d'autres biens, le fruit seul de la liberté.

Le Gouvernement tournera sans doute ses regards sur la navigation d'Inde en Inde ; il doit la favoriser de tout son pouvoir, mais il y mettra une condition.

L'esprit mercantille est naturellement parsimonieux. Tout le monde sait que la navigation d'Inde en Inde peut être faite par des Lascards, matelots Indiens qui ne se nourrissent que de riz, et qui se louent à un prix fort inférieur à celui des nôtres ; mais comme le but essentiel du Gouvernement doit être d'augmenter le nombre de nos marins, en même tems qu'il accordera

---

(1) Les sectateurs de la balance de commerce verront ici le moyen de faire rentrer le numéraire exporté ; je n'ai pas cru cependant devoir faire valoir cet avantage au profit de cette utile navigation, parce que je le regarde comme indifférent en lui-même, mais, afin de les reconcilier avec le commerce de l'Asie ; je les préviens qu'ils trouveront, dans mes considérations sur celui de l'Inde, comment on peut le faire sans exporter des métaux précieux. *Voyez la note de la page* 48 *des Considérations sur le commerce des Indes.*

à nos caboteurs en Asie la protection la plus immédiate, il doit leur faire une loi de n'employer que des matelots Français, à moins de cas extraordinaires, comme la nécessité de compléter un équipage diminué par la maladie ou la désertion. On conçoit cependant que ce que je dis, à cet égard, doit comporter une exception en faveur des bâtimens français armés dans l'Inde; ceux-ci doivent nécessairement pouvoir se servir de Lascards, mais après avoir préalablement employé les marins français qui pourraient se trouver dans le pays par une suite des événemens maritimes.

Pour contribuer, autant qu'il est en mon pouvoir, aux succès d'une navigation que je regarde comme un des plus surs moyens de prospérité pour notre commerce, je donne, dans le cours de cet ouvrage, le tableau rapproché des productions des différentes contrées de l'Inde et des divers endroits où il convient de les transporter pour les vendre avec avantage.

J'y joins celui des bénéfices que j'ai fait moi-même en 1774, 1787 et 1792, dans les diverses opérations que j'ai exécutées d'Inde en Inde; il est extrait des comptes que j'ai rendus à mes armateurs, on ne peut conséquemment en contester l'exactitude; ainsi tout ce que j'ai dit sur ce commerce est autant le fruit de ma propre expérience, que celui de mes observations. (1)

---

(1) Je dois faire remarquer que c'est en concurrence avec un grand nombre de vaisseaux Anglais, que j'ai obtenu ces

Je présente, en outre, le plan détaillé d'une semblable expédition, dont les résultats justifient les calculs que j'ai déjà donnés.

J'observe que j'ai déterminé toutes les époques de départ sur les moussons qui règnent dans les mers de l'Asie. Les marins qui les ont fréquentées savent qu'il est indispensable de se régler sur ces changemens périodiques des vents, et que l'on s'exposerait sans cela à des retards très-préjudiciables.

Je dois indiquer ici un objet essentiel à la prospérité de notre commerce en général, et en particulier à celui que nous faisons en Asie : plusieurs articles de fabrication française sont décriés dans l'Inde et à la Chine; nos fabricans se sont relâchés de la perfection qu'ils donnaient autrefois à leurs ouvrages; et cette négligence, ou plutôt cet oubli de leurs vrais intérêts, a porté une atteinte funeste à nos exportations. Je dois faire connaître les articles qui ont le plus déchu: ce sont ceux compris sous la

---

bénéfices. Les sujets de cette puissance ont fait, dans tous les temps, le commerce d'Inde en Inde, mais il ne leur était pas permis de franchir le Cap de Bonne-Espérance pour apporter en Europe le produit de leurs excursions en Asie ; ils n'ont acquis cette faculté que depuis 1793, époque à laquelle le Parlement Britannique renouvela la charte de la compagnie.

Lorsque les cotons que je pris à Bombay, en 1787, donnèrent à Canton 90 pour 100 de profit, je fus suivi par 38 gros vaisseaux Anglais qui en portaient cent mille balles, qu'ils vendirent au même prix que moi.

désignation de lainage, comme draps, étamines, perpétuanes, ras de castor et camelots; et les dorures, comme fils d'or et d'argent, galons, franges, etc.

Colbert avait prévu qu'il était nécessaire que les produits de nos fabriques fussent bien confectionnés et se maintinssent dans le degré de perfection qui leur était propre. Il fit faire des lois qui établissaient des inspecteurs pour les manufactures et un examen scrupuleux de leurs produits. Ces lois sont tombées en désuétude, et il s'est introduit dans nos ateliers un relâchement funeste. C'est ainsi que les hommes ont besoin de frein, même dans leur intérêt pécuniaire qu'ils paraissent le mieux entendre, mais dans lequel ils s'égarent souvent par les suites de leur avidité. Il est essentiel que le Gouvernement fasse revivre les lois conservatrices de l'industrie française; qu'il fasse renaître chez nos fabricans cette émulation qui leur faisait préférer, autrefois, une grande réputation à des profits passagers.

Je ne terminerai point cette introduction, sans rendre à une classe précieuse de Français, à laquelle je m'honore d'appartenir, les témoignages de l'estime et de l'attachement que je lui ai voués : je veux parler des marins qui se livrent à la navigation du commerce. Avilis pendant des siècles, par l'effet d'un préjugé funeste; séparés de la marine de l'État, dont ils faisaient la force, ils n'y étaient appellés, pendant la guerre, que pour y recevoir des marques de mépris, et y boire, à long traits, dans la coupe de l'humiliation.

On ne voit point, sans intérêt, le nombre de grands hommes que ce qu'on appellait autrefois la marine marchande a fourni, dans ces courts intervalles où le besoin et quelquefois l'opinion du souverain a permis aux marins non nobles de monter des vaisseaux de l'Etat. Louis XIV, qui tenait pour ennobli tous ceux qui le servaient, vit paraître les Jean Bart, les Cassard et les Dugay-Trouin.

On a vu depuis, les Vauclin, les Cornic, les Turot, les Canon, les Lagiraudé, les Palanqué, les Lestache.

Combien ces essais ne prouvent-ils pas que si l'on n'eut étouffé l'émulation dans la marine marchande pendant un si long-tems, elle eut été féconde en grands hommes, et elle aurait offert, à l'état, des officiers qui auraient illustré le pavillon Français. C'est à une administration bien différente, que l'Angleterre a dû sa supériorité. Le champ étant ouvert chez elle au mérite, nulle borne n'étant posée à l'émulation, elle a vu se multiplier les hommes de mer expérimentés, et sa marine a été portée à un degré de perfection auquel la nôtre ne pouvait parvenir.

Mais aujourd'hui que rien ne s'oppose plus en France au développement du génie, nous verrons se former, pendant la paix, d'habiles marins qui étonneront nos rivaux dans quelques années, et qui rendront commune à la marine de la République, la gloire dont ses armées se sont couvertes.

La France a tous les moyens qu'il lui faut pour avoir

une marine formidable. Chez elle les hommes n'ont jamais manqué à l'art, mais c'est l'art qui a souvent manqué aux hommes. C'est par les longues et savantes navigations des Indes, que l'Etat parviendra à rétablir et à maintenir ses forces navales sur un pied respectable.

La mer est l'école du navigateur. La théorie doit, sans doute, éclairer la pratique; mais c'est sur un vaisseau que se forment ces hommes devenus si nécessaires au soutien et à la gloire de la nation. Le tillac a plus fait de héros que le port; et l'on rêve plus profondément sur les élémens d'Euclide à la poupe d'un navire, que dans son alcove. Associons les lumières à la pratique; élevons les ames et endurcissons les corps; l'émulation, les privations et les fatigues sont les aîles de la gloire.

Y a-t-il, en effet, une profession qui exige plus de connaissances et de pratique, que celle de la navigation? l'étude des élémens, de l'architecture navale, de la géographie, de l'astronomie, de la manœuvre, de l'art de la guerre, des intérêts politiques, composent cette grande science.

L'homme de mer a besoin de connaître la différence des climats, les vents qui règnent sur toutes les mers, les ports, les rades, les isles, les fonds, la déclinaison de l'aiguille aimantée. Il lui serait dangereux de s'en rapporter aveuglement à des cartes et des mémoires souvent infidèles. Une erreur, qui hors de la mer serait indifférente, peut faire échouer sur cet élément les plus vastes desseins et causer la perte d'une flotte entière.

Ces

Ces connaissances, si multipliées, que doit avoir l'habile marin, ne peuvent être que le résultat de beaucoup d'étude et d'expérience. La nature donne le génie, mais le travail seul donne la science.

Jeunes gens, qui vous destinez à la marine, distinguez-vous dans une carrière où les circonstances vous présentent la perspective la plus favorable par le besoin pressant qu'a l'Etat d'habiles marins ; apprenez à déterminer, avec précision, le point du globe sous lequel vous vous trouverez ; apprenez à maîtriser les vents et les flots ; et lorsque vous vous serez rendu propres les connaissances déjà acquises, votre génie pourra s'élancer dans le vaste champ qui reste encore à parcourir. Combien de découvertes n'y a-t-il pas encore à faire ! combien de ressources la physique, dont les progrès sont étonnans, n'offre-t-elle pas à la navigation ! joignez cette vaste science aux mathématiques et à l'astronomie, et vous verrez s'agrandir sous vos pas le cercle des connaissances nautiques.

Le commerce vous offre une pratique sans laquelle, malgré la théorie la plus savante, vous ne parviendrez jamais à un point de connaissance qu'on ne peut acquérir que par ces deux voies d'instruction. N'oubliez pas que Cook navigua long-tems sur un navire charbonnier ; avant que d'étonner l'Europe par la science profonde qu'il déploya dans ses voyages autour du monde ; et lorsque vous aurez contribué, pendant la paix, à la prospérité de l'Etat par votre utilité sur les navires du commerce, vous viendrez lui offrir des marins expéri-

mentés, dans le cas où la guerre rendrait vos services nécessaires. C'est alors que, réunissant la valeur qui vous est propre aux connaissances que vous aurez acquises, vous conduirez le pavillon Français à la victoire, et vous illustrerez vos noms et votre patrie.



TABLEAUX

Comparatifs des importations faites par la COMPAGNIE FRANÇAISE et par le COMMERCE LIBRE, présentés par LACRETELLE, dans son Mémoire à consulter sur le Commerce des Indes, imprimé en 1786.

TABLEAU de l'Importation en France des Marchandises de l'Inde, depuis et compris 1725, jusques et compris 1768.

ANNÉES.	ARTICLES de la Chine.	ARTICLES de l'Inde.	TOTAL.	ANNÉES COMMUNES.
De 1725 à 1736.	18,961,448.	99,981,948.	118,943,396.	De 11 10,812,945.
De 1736 à 1743.	23,602,112.	88,538,635.	112,140,747.	De 7 16,020,106.
De 1743 à 1756.	41,695,947.	120,855,156.	162,551,103.	De 13 12,503,931.
De 1756 à 1765. Peu de retour à cause de la guerre.				
1766.	7,130,910.	5,787,181.	12,918,091.	12,918,091
1767.	5,055,716.	10,467,779.	15,523,495.	15,523,495.
1768.	5,838,379.	15,880,975.	21,719,354.	21,719,354.
Total de 34 années.	102,284,512.	341,511,674.	443,796,186.	
Année commune de 34.	3,008,368.	10,044,461.	13,052,799 l. 11 s. 9 d. $\frac{3}{17}$.	ci 13,052,799 l. 11 s. 9 d. $\frac{3}{17}$.

TABLEAU

De l'Importation en France des Marchandises de l'Inde, depuis et compris 1771, jusques et compris 1782.

ANNÉES DE PAIX.

ANNÉES.	ARTICLES de Chine.	ARTICLES communs de la Chine et de l'Inde.	ARTICLES de l'Inde.	TOTAL.	TOTAL par six années.
1771.	7,680,540.	19,656.	4,902,093.	12,602,289.	
1772.	4,464,090.	11,775.	12,653,812.	17,139,677.	
1773.	6,138,928.	28,270.	18,218,438.	24,383,636.	
1774.	7,823,230.	21,054.	12,360,950.	20,205,234.	
1775.	12,158,096.	177,010	17,549,042.	29,884,148	
1776.	1,706,478.	163,785.	30,975,963.	32,846,226.	
Total des 6 années.	39,979,362.	421,550.	99,660,298.	137,061,210.	ci 137,061,210.
Année commune.	6,663,227.	70,258. 6. 8.	16,110,049. 13. 4.	22,843,535.	
ANNÉES DE GUERRE.					
1777.	195,290.	2,023.	1,421,328.	1,618,641.	
1778.			45,186.	45,186.	
1779.	182,336.	6,113.	63,407.	251,856.	
1780.	846,202.	50,984.	501,626.	1,398,812.	
1781.					
1782.	644.	7,776.	404,522.	412,942.	
Total des 6 années.	1,234,472.	66,896.	2,426,069.	3,727,437.	ci 3,727,437.
Année commune.	205,745. 6. 8.	11,149. 6. 8.	404,344. 16. 8.	621,239. 10.	
Total général.					140,788,647.
Année commune des douze.					11,732,387. 5.

Voyez à la page xij de cette Introduction, mes observations sur le résultat que présente ce troisième Tableau.

Quelques erreurs observées dans le Dictionnaire de SAVARY.

SUR LES MONNAIES.

Voyez à la page 1077 du tome 2, il y est dit:

La piastre d'Espagne est reçue aux Indes Orientales pour deux roupies six pessas; la roupie valant quarante-cinq pessas.

Ce qui, en établissant la valeur de la piastre gourde à cinq francs trente centimes, prix qu'elle a ordinairement dans le commerce en France, donnerait, pour la valeur de la roupie, 2 francs 50 centimes et s'accorde parfaitement avec celle de 213 roupies $\frac{1}{2}$ que l'on reçoit pour 100 piastres à la monnaie de Pondichery.

Mais, à la page 1432 du même tome, il est dit, à l'article *Roupie:*

Les roupies Siccas valent au Bengale jusqu'à 39 sous, celles de Surate jusqu'à 34, et celles de Madras jusqu'à 33.

Ces trois données sont également fausses.

La roupie de Pondichery a la même valeur au Bengale que la roupie Sicca.

Les piastres d'Espagne s'y changent de 211 à 213 roupies pour 100 piastres; or, en évaluant la piastre à 5 francs 30 centimes, la roupie Sicca vaut deux francs cinquante centimes comme celle de Pondichery, et non trente-neuf sous seulement, comme Savary l'avance ici.

SUR LES MESURES D'ÉTENDUE.

A la page 193 du tome 1er, à l'article *Aune*, il est dit :

L'aune de Paris contient 3 *pieds* 7 *pouces* 8 *lignes, conformément à l'étalon qui est dans le bureau des marchands merciers.*

Et, à la page 195 :

L'aune d'Amsterdam ou de Hollande est semblable à la brasse de Milan dont on se sert pour mesurer les draps de laine. Elle contient un pied onze lignes, *ce qui fait* quatre septièmes d'aune de Paris, *et l'aune de Paris fait* une aune trois quarts d'Amsterdam ; *de manière que* sept aunes d'Amsterdam *font* quatre aunes de Paris.

Les erreurs de cet article s'apperçoivent facilement à la première inspection; car, en réduisant les 3 pieds 7 pouces 8 lignes de l'aune de Paris, en lignes, on aura 524 lignes, dont les $\frac{4}{7}$ sont 299 lignes $\frac{3}{7}$; mais 12 pouces 11 lignes, que donne d'abord Savary à l'aune d'Amsterdam, ne font que 155 lignes, ce qui produit une différence de 144 lignes $\frac{3}{7}$.

L'aune d'Amsterdam a, d'après la mesure que j'en ai prise, 24 pouces 8 lignes du pied français, ce qui fait, à quelques lignes près, quatre septièmes de l'aune française, ainsi que Savary finit par l'établir, en terminant un article qui présente des données aussi contradictoires.

A la page 1083 du tome 2, à l'article *Pied*, il est dit:

Le pied de Londres et de toute l'Angleterre est de 4 *lignes et demie plus long que le pied de roi.*

Cependant toute la France sait que le pied français a 12 pouces 11 lignes d'Angleterre.

A l'article *Gueze*, page 291 du même tome, Savary parle de deux guezes dont on se sert en Perse : l'une royale ou gueze monkeler et la gueze raccourcie. Il établit la longueur de la première à 2 pieds 10 pouces 11 lignes, et pour la gueze simple les $\frac{2}{3}$ de la première, ou 23 pouces 4 lignes.

Il dit ensuite, qu'on se sert dans l'Inde d'une sorte de mesure qui s'appèle *gueze*, qui est plus courte que celle de Perse d'environ six lignes, c'est-à-dire, qu'il donne à cette dernière 22 pouces 10 lignes; cependant la gueze dont on se sert à Surate et à Moka, que j'ai mesurée avec bien de la précision, a 25 pouces du pied français.

A l'article *Cobre*, page 801 du tome 1er, il est dit :

Cobre, sorte de mesure d'étendue dont on se sert à la Chine, particulièrement du côté de Canton, pour mesurer les étoffes, les toiles et autres semblables marchandises, ainsi que nous faisons de l'aune en France.

Les 10 cobres font 3 aunes de Paris.

Ce qui donnerait, pour la cobre, 13 pouces 1 ligne.

Et, à la page 1178 du même tome, il est dit :

La mesure de longueur est le pied, qu'ils nomment cobre, *et qui sert à auner les étoffes, les toiles et autres semblables choses qui ont de l'étendue.* Quatre cobres, *dans le commerce, font environ* l'aune de Paris, *ce qui donne, pour la cobre,* 10 *pouces* 11 *lignes.*

Ce pied, continue Savary, *n'est pas sensiblement différent du pied de roi qui est en usage en France, duquel il n'est qu'un centième plus petit.*

Auxquelles de ces données, bien différentes les unes des autres, doit-on s'en rapporter ?

Voyez, à l'article *Chine*, page 441 du présent ouvrage, ce que c'est que la cobre, et qu'elle est sa véritable valeur.

SUR LES POIDS.

A la page 1178 du tome 1er, Savary dit:

Les poids de la Chine sont le pic, *etc.*

Et plus bas :

Dix condorins font 1 *mas,* 10 *mas font* 1 *taël,* 16 *taëls font un* casche, 100 *casches font* 1 *pic, et le pic pèse* 122 livres, *poids de France.*

Et à la page 1077 du tome 2, au mot *Pic:*

Pic, gros poids de la Chine, dont on se sert, particulièrement du côté de Canton, pour peser les marchandises. Il se divise en 100 *catis; quelques-uns disent* 125. *Le cati en* 16 *taëls, chaque taël faisant* 1 *once* 2 *gros de France; en sorte que le pic de la Chine revient à* 125 *livres marc.*

Il y a diverses remarques à faire sur ces deux articles:

1.° 16 taëls font un cati et non *un casche;*

2.° Le pic est très-certainement de 125 livres marc et non de 122 *livres;*

3.° Il se divise en 100 catis et non en 125, comme Savary annonce que quelques-uns le disent (1).

A la page 1138 du tome 2, il est dit:

100 *livres d'Amsterdam ou de marc donnent* 109 *livres du grand quintal de* 112 *livres de Londres.*

Ce rapport, qui vraisemblablement fut établi, dans le temps, sur le produit de quelque envoi de marchandises de France en Angleterre ou d'Angleterre en France, n'est pas exact. Convaincu,

(1) Voyez, à la page 440, au chapitre de la Chine, l'article Poids.

depuis

depuis long-tems, que cette manière d'établir le rapport qu'ont entr'eux les poids de différens pays était infidèle, j'ai toujours eu avec moi, dans mes divers voyages, des romaines et des poids de marc en fer, pour me servir à établir le rapport du poids de Paris avec ceux des différentes nations avec lesquelles j'ai eu à traiter dans l'Inde.

Pour établir celui qui existe entre le poids du grand quintal anglais avec le poids de marc, j'ai pesé plusieurs fois, chez divers particuliers et à la douane à Bombay, avec une bonne romaine et avec des poids de fer de 50 livres marc, deux poids de fer de 56 livres anglaises, qui ont toujours pesé 105 livres marc, ce qui ne donne pour 100 livres marc, que 106 livres $\frac{2}{3}$ anglaises et non 109, et s'accorde parfaitement avec les rapports des 640 livres anglaises que l'on donne dans les achats à Tallichery pour 600 liv. marc, et 133 livres $\frac{1}{3}$ pour 125 livres marc que les Chinois donnent pour le pic à Canton.

Sur ce pied, les 100 livres anglaises répondent à 93 livres 12 onces marc.

Je terminerai ici mes observations sur les monnaies, les mesures et les poids. Elles me paraissent suffisantes pour faire connaître que plusieurs des mémoires qui furent fournis, dans le tems, à Savary, n'étaient pas exacts. Un Subrécargue qui compterait sur l'exactitude du Dictionnaire universel de Commerce, ferait des erreurs nuisibles aux intérêts de ses commettans, et qu'on ne pourrait imputer qu'à un ouvrage en possession d'une grande célébrité.

Une remarque non moins importante que les précédentes, est celle-ci :

Voyez à la page 1177 du tome 1er; il y est dit :

Les autres marchandises qu'on tire de la Chine, outre les soies et les étoffes, sont les cotons filés et en bourre.

Sur une pareille indication, un Européen qui se trouverait pour

la première fois à Bombay ou à Surate , avec un navire dont il n'aurait pas l'emploi, n'oserait penser qu'une cargaison de coton en bourre, qu'il porterait avec son navire à Canton, lui donnerait un bénéfice de 70 à 80 pour 100; et que la Chine, loin d'avoir des cotons à vendre, a des besoins immenses dans cet article. (1)

(1) Voyez ce commerce à l'article Bombay.



AVANT-PROPOS.

Tout le monde sait que les mers de l'Inde et de la Chine sont sujettes à des vents périodiques appelés moussons. Ils ont été décrits très-savamment par feu Daprès de Mannevilette, qui a donné, *dans ses excellentes instructions sur la navigation des mers de l'Asie*, des détails qui ne laissent rien à désirer sur les époques de leurs changemens, lesquels n'ont jamais lieu subitement, mais ils sont presque toujours précédés ou suivis de tempêtes. Il n'y a point de marin qui, fréquentant les mers de l'Inde, n'ait sans doute médité cet ouvrage de l'un de nos plus célèbres Géographes; mais ce n'est pas assez; il faut nécessairement l'avoir avec soi dans ces grand voyages où il est d'une utilité journalière et le seul guide que l'on puisse consulter. Il en est de même du Neptune Oriental du même auteur.

Il est de la plus grande importance, pour la célérité et la sureté de la navigation, de n'employer, dans les voyages de l'Inde, que des navires d'une marche supérieure, et de leur conserver toute leur vîtesse en les

doublant en cuivre : sans cette précaution, on est exposé à des traversées trop longues; l'on ne peut pas toujours profiter des avantages que les différentes moussons présentent; on arrive souvent trop tard aux attérages des lieux où l'on veut se rendre, et l'on court le danger d'y recevoir des coups de vents d'ouragan, qui occasionnent souvent des dématemens, toujours de grandes avaries, et font manquer les voyages. En effet, toute navigation dans les mers de l'Asie est circonscrite à la période de la durée d'une mousson; il faut être arrivé à une époque déterminée, ou l'on s'expose à rencontrer à la mer le changement de ces vents périodiques qui ne permet plus d'effectuer l'expédition projettée. Il est aisé de sentir combien un navire, mauvais voilier, est exposé à cet accident, qui entraîne toujours la perte d'une année.

Un avantage, non moins essentiel, que procure le doublage en cuivre, est celui d'empêcher les navires d'être piqués par les vers dont les mers d'Asie fourmillent; ils dévorent, en peu de tems, les doublages en bois; attaquent ensuite la bordure de la carène et occasionnent des voies d'eau; elles sont d'autant plus inquiétantes, qu'elles s'accroissent avec rapidité, et qu'il est impossible

d'y

d'y remédier à la mer. Le doublage en cuivre préserve de ce funeste accident, entretient la marche du bâtiment dans sa plus grande activité, contribue à la sureté de la navigation et au succès des expéditions. Tant d'avantages réunis rendraient inexcusable la parcimonie qui ferait renoncer à une précaution aussi salutaire.

Les peuples de l'Asie sont naturellement méfians et rusés; j'aurai occasion d'en fournir quelques preuves dans le cours de cet ouvrage. Le succès des opérations commerciales dans l'Inde dépend donc, plus que par-tout ailleurs, de l'intelligence, de l'activité et des connaissances locales des hommes auxquels on en confie la gestion: leur choix ne peut être conséquemment déterminé par la faveur; il doit être, au contraire, l'effet du mérite personnel de l'individu préféré.

Les Asiatiques sont aussi d'un caractère froid et mélancolique; ils traitent les affaires avec une lenteur et une nonchalance dont rien au monde ne saurait les faire départir. Il faut nécessairement emprunter leurs manières et leur flegme pour réussir avec eux : leur témoigner de l'humeur, ce serait leur faire concevoir l'espérance d'obtenir, de notre impatience, la conclusion d'un marché au gré de leurs désirs, et la retarder par

cela même. Il m'est souvent arrivé de traiter avec eux d'une vente ou d'un achat pendant plusieurs jours de suite, avant de parvenir à le terminer. J'invite ceux qui vont commercer aux Indes, à leur montrer un sang froid inaltérable. Les succès qu'ils obtiendront, les dédommageront des efforts qu'ils auront fait pour se conformer à leurs manières.

L'Histoire Philosophique et Politique de l'Abbé Raynal ne laissant rien à désirer sur les mœurs, les usages et les différentes religions des peuples de l'Asie, je m'interdis tout ce qui serait relatif aux connaissances que nous devons à ce savant écrivain; je me bornerai, même dans la partie topographique des lieux que j'ai visités, aux notions utiles au commerce, dont l'intérêt est le seul but que je me suis proposé.



TABLE DES CHAPITRES.

CHAPITRE I.er

ISLE du Cap Vert, page 1
Isle de Sel, 3
Isles St-Nicolas et St-Antoine, 3
Isle de Buona-Vista, 3
Cap de Bonne Espérance, 5
Isle de Madagascar, 9
Isle de Mozambique, 14
Isle de Querimbe, 20
Isle de Quiloa, 21
Mangalo, 23
Isles de France et de la Réunion, 23

CHAPITRE II.

Moka, page 57
Betelfagui, 85
Plan d'expédition pour Moka, 94
Mascate, 103
Bassora, 105

CHAPITRE III.

Côte de Malabar, page 112
Assortiment d'une Cargaison pour la Côte de Malabar, 121
Coléche, 128
Anjinga, 128
Travancour, 129
Cochin, 134
Mahé, 142
Talichery, 145
Cananor, 147
Mangalor, 147
Onor, 150
Goa, 150
Bombay, 159
Surate, 181
Barotsch, 191
Cambaye, 195
Premier plan d'expédition pour la Côte de Malabar, 197
Second plan d'expédition, 205

Troisième plan d'expédition, 211

CHAPITRE IV.

Ceylan, page 217
Trinquemalai, 219
Colombe, 220
Gale, 224

CHAPITRE V.

Côtes de Coromandel et d'Orixa, page 225
Negapatan, 241
Carei-Cal, 241
Tranquebar, 242
Goudelours, 242
Pondichery, 243
Madras, 261
Masulipatan, 264
Yanaon, 267

CHAPITRE VI.

Bengale, page 273
Calcuta, 297
Chandernagor, 308
Plan d'expédition pour la Côte de Coromandel et le Bengale, 309

CHAPITRE VII.

Isle de Sumatra, page 315
Achem, 319
Pulo-Pinam, 323
Malaca, 325
Tronganon, 328
Isle de Java, 330
Batavia, 330
Borneo, 340
Moluques, 342

CHAPITRE VIII.

Cochinchine, page 343
Hue-Fo, 358
Fay-Fo, 359
Saigon, 360
Etat des Marchandises de France qui doivent composer une cargaison pour la Cochinchine, 376
Plan d'une expédition à la Cochinchine, 382

CHAPITRE IX.

Macao, page 387
Chine, 389
Canton, 439
Plan d'une expédition directe pour la Chine, 454
Plan d'une expédition indirecte, 458
État des Marchandises de la Chine propres p. la France, 466

Isles Philippines, 467
Japon, 471

CHAPITRE X.

Commerce d'Inde en Inde, page 475
Premier plan d'expédition pour le Commerce d'Inde en Inde, 485
Second plan d'expédition, 496
Tableau des productions des diverses Contrées de l'Asie, et celui des lieux où il convient de les porter pour les vendre avec avantage, 501
Tableau des bénéfices que donne ce Commerce, 510

CHAPITRE XI.

Parallèle du Commerce de l'Inde par le Cap de Bonne Espérance avec celui par la Mer Rouge, page 511
Compte simulé d'une expédition à la Côte de Malabar par la Mer Rouge, dans l'état actuel de l'Égypte, 528
Compte simulé d'une semblable expédition, dans la supposition qu'une Puissance chrétienne fût en possession de l'Égypte, 535
Compte simulé des frais de 13 balles Café de Moka expédiées par la Mer Rouge, dans l'état actuel de l'Égypte, 538
Même compte, par le Cap de Bonne Espérance, 540
Compte simulé des frais d'une balle Toilerie du Bengale, par la Mer Rouge, 541
Par le Cap de Bonne Espérance, 542



Considérations sur le Commerce de l'Inde, (Consid.) 1



MANUEL
DU COMMERCE
DES
INDES ORIENTALES
ET DE LA CHINE.

CHAPITRE PREMIER.

ISLES DU CAP-VERD.

CES Isles sont situées à environ 100 lieues à l'ouest du Cap-Verd en Afrique ; elles s'étendent depuis le 25me jusques au 27med 30′ de longitude, et du 15me au 17med de latitude nord. Elles furent découvertes en 1463 par Antoine Noli, qui était au

service du Portugal. Elles ont resté depuis à cette puissance. Elles sont au nombre de douze, dont les principales sont : St Yago, St Vincent, l'Isle de Sel, St Nicolas, St Antoine et Buona Vista.

La première de ces Isles, qui est la résidence du Gouverneur général, est la plus grande, la mieux peuplée et la plus fertile. Elle abonde en toute espèce de bestiaux, volailles, gibier, comme en maïs et en fruits. Elle a un bon mouillage dans la rade de la Praya. Les navires des nations Européennes qui font le commerce des Indes orientales et de l'Afrique, abordent souvent à St Yago pour s'y raffraichir, lorsqu'elles sont en paix avec le Portugal.

En tems de guerre avec cette puissance, il ne conviendrait pas de relâcher dans cette Isle ; il semble même qu'on devrait les éviter toutes ; mais on peut, sans crainte, aborder sur celles de Buona-Vista, St Vincent et de Sel, qui sont très-peu peuplées et dont les habitans, sans arme et sans munition, reçoivent volontiers même les ennemis du Portugal, et traitent avec eux de leurs denrées, en échange de quelques marchandises d'Europe. Ce parti leur convient mieux que de défendre l'entrée de leurs Isles, dans lesquelles ils n'ont aucun moyen de s'opposer à la descente qu'un médiocre bâtiment pourrait exécuter, si on lui refusait des secours.

Le commerce des Isles du Cap-Verd avec le Portugal se réduit à bien peu de chose et ne mérite pas attention ; il est fait par une compagnie exclusive établie à Lisbonne.

Celui que cette compagnie fait à la côte de Guinée, pour la traite des Noirs, est plus important. Plusieurs des bâtimens qu'elle occupe à ce trafic viennent relâcher à St Yago, pour y rétablir les esclaves des fatigues d'une longue détention à bord des navires. On les conduit ensuite au Brésil.

La grande quantité de bétail et de volaille que l'on élève dans ces différentes Isles, sert à la nourriture des habitans et au commerce qu'ils en font avec les navires étrangers. Elles fournis-

sent

sent aussi aux envois considérables que l'on en fait, tous les ans, au Brésil, et qui enrichissent plusieurs de leurs habitans.

Les mers de ces Isles sont très-poissonneuses.

Prix auxquels on achète ordinairement les objets suivans à St Yago.

Poules, 8 à la piastre.

Dindons, ½ piastre la pièce.

Un gros cabri, 1 piastre.

Une belle chèvre laitière, 1 ½ à 2 piastres.

Un gros porc, 4 à 5 piastres.

Les étrangers qui veulent avoir des bœufs à l'isle St Yago, ne peuvent les obtenir que des administrateurs de la compagnie, lesquels, à cause de leur privilège, les font payer de 12 à 14 piastres chaque. On les obtiendrait des particuliers à 10 piastres.

ISLE DE SEL.

Cette Isle a été ainsi nommée à cause de la grande quantité de sel qui s'y trouve ; les Portugais, les Anglais et d'autres nations vont en charger tous les ans ; il s'y renouvelle naturellement.

La saison la plus propre pour aborder à cette Isle, est celle des mois de janvier, février, mars et avril. Sa rade n'est pas très-bonne.

ISLES St NICOLAS ET St ANTOINE.

Ces deux Isles abondent en pâturages, bestiaux, gibier et fruits. J'y ai acheté des provisions à des prix moindres que ceux que je les payai à St Yago.

ISLE DE BUONA VISTA.

Elle est peu peuplée et presque stérile. On n'y voit que des

broussailles et du chien-dent qui y croit en grande abondance et qui sert à nourrir un très-grand nombre de bestiaux, seul commerce des habitans de cette Isle. On y trouve très-peu d'arbres fruitiers.

Je fis, en 1768, à Buona Vista une traite de 60 bœufs que je payai de 9 à 11 piastres chaque. L'espèce de ces animaux est petite, mais bonne.

Cette Isle a, dans sa partie occidentale, deux rades assez sures. Celle qui est la plus au nord, porte le nom de rade Anglaise; elle est reconnaissable par un petit islot de moyenne hauteur qui est à la pointe du nord, et qu'il faut ranger de près pour éviter de tomber sur un banc de roches sous l'eau, qui n'en est éloigné que d'environ un quart de lieue dans le sud. Ce banc est d'autant plus dangereux, qu'étant recouvert de 8 à 10 pieds d'eau, la mer ne brise pas par les vents d'Est, qui règnent presque toute l'année dans ces parages. La rade du sud porte le nom de rade Portugaise; elle est saine. Il suffit, pour ne rien craindre, d'éviter ce que l'on voit.

L'eau douce est rare et saumâtre à Buona Vista. Il faut, pour s'en procurer, creuser sur la plage, à une petite distance de la mer, des puits dans lesquels on met une grande futaille que l'on défonce d'un bout et qu'on perce de l'autre de plusieurs trous de vrille. La barrique, ainsi disposée, se remplit, et on la vide à mesure.

Monnaies. La portugaise passe aux isles du Cap-Verd, pour 8 piastres gourdes.

La piastre gourde pour 8 testons.

La piécette pour 1 teston $\frac{1}{2}$; de sorte qu'il ne convient pas de porter de cette dernière monnaie, parce que les cinq piécettes qui composent la piastre, ne rendraient que sept testons et demi, ce qui occasionnerait une perte d'un seizième de piastre, ou de six et un quart pour cent; mais il faut avoir des demi et des quarts de piastre pour faciliter l'achat des provisions.

CAP DE BONNE-ESPERANCE.

Le Cap de Bonne-Espérance est situé à l'extrémité méridionale de l'Afrique, par 34^{d} 22′ de latitude sud et 16^{d} 15′ de longitude orientale. Il fut découvert par les Portugais, qui ouvrirent par là une route facile pour aller en Asie. Cette précieuse découverte changea tout le systême commercial de l'Europe, et détourna celui de l'Inde de la voie de la mer Rouge par laquelle une partie des productions de l'Asie arrivait autrefois en Europe. Ce changement prouve assez qu'on tenterait vainement désormais de rétablir ce commerce par Suez, cette voie ne pouvant supporter la concurrence de celle du Cap de Bonne-Espérance, à cause des frais auxquels elle est assujettie.

De toutes les relâches que peuvent faire les vaisseaux qui vont ou viennent de l'Inde, il n'en est aucune qui offre autant de ressources, en tout genre, que celle du Cap de Bonne-Espérance. Il semble que la nature ait voulu placer là un lieu d'hospitalité pour offrir un repos salutaire aux marins qui font de grandes navigations, et leur faire trouver le rétablissement de leur santé, qu'un air salubre et vivifiant a bientôt réparée.

Les Hollandais s'établirent au Cap de Bonne-Espérance en 1650; ils y bâtirent un Fort, et ils y ont formé une colonie des plus intéressantes, dont les dépendances s'étendent aujourd'hui à plus de cent lieues dans les terres. Elle produit abondamment du bled, de l'orge, des légumes de toute espece, et tous les fruits de l'Europe, qui y sont excellens.

La ville capitale de cette colonie est celle de la baye de la Table (1)

---

(1) Ce nom lui a été donné à cause de sa situation au pied d'une montagne très-élevée d'une forme plate et unie dans son sommet qui, par sa configuration, fut nommée *Montagne de la Table*.

qui est située à 12 lieues dans le nord de la pointe du Cap. Elle est la résidence du Gouverneur et du Conseil général. Il y a, à l'extrêmité de cette ville, un des plus beaux jardins du monde, que la Compagnie entretient, et qui fournit une quantité très-considérable de toute sorte de légumes pour les besoins des hôpitaux et pour les raffraîchissemens des équipages des vaisseaux de la Compagnie Hollandaise. On est surpris de voir, à l'entrée de ce magnifique jardin, un tableau qui représente l'exécuteur de la haute justice coupant la main à un homme. Je demandai, à un administrateur de la Compagnie, la raison d'une pareille exposition; il me dit : que les lois condamnaient à ce supplice tout individu qui toucherait même à une fleur du jardin; que l'on avait placé à la porte le tableau d'une exécution semblable qui avait eu lieu, pour avertir tous ceux qui viennent s'y promener, de la peine qu'ils encourraient s'ils violaient la défense faite; qu'au moyen de cette précaution, ils avaient pu laisser aux habitans du Cap la jouissance de la promenade dans ce bel endroit.

Ce motif ne semble pas suffisant pour l'établissement d'une police aussi sévère, et que l'on pourrait traiter de barbarie. Croyons plutôt que l'on dévastait, sans doute, des productions d'une utilité indispensable aux navigateurs Hollandais, et que les administrateurs de la compagnie ont été forcés de devenir inhumains par leur amour même pour l'humanité.

Tous les bâtimens abordent en sureté, pendant huit mois de l'année, dans la baye de la Table; mais elle est exposée, depuis le 20 mai jusques au 20 septembre, à des vents violens qui règnent dans la partie du nord-ouest et de l'ouest, et qui ont fait éprouver de si grands malheurs dans cette rade, qu'il est défendu aux vaisseaux hollandais d'y mouiller pendant ces quatre mois. Ils vont alors à False-baye où ils trouvent tout ce qui leur est utile. Leur exemple est suivi par tous les autres navigateurs qui doivent abandonner Table-baye dans cette partie de l'année.

La

La vigne a été portée de Madère au Cap de Bonne-Espérance. Les raisins qu'elle produit sont très-bons au goût, mais ils ne donnent cependant qu'un vin dur et capiteux, qui n'a conservé que la couleur de celui de Madère, mais bien peu de son goût.

On fait, néanmoins, sur une habitation appelée Constance, située à trois lieues à l'Est de la capitale, d'excellens vins muscats rouge et blanc, qui en portent le nom et qui sont si recherchés en Europe.

Je tiens du propriétaire même de Constance, que ses récoltes ordinaires sont de 50 à 60 légres (futailles) qui contiennent 560 bouteilles de pinte de Paris, chacune; ce qui fait en tout, de 28 à 30 mille bouteilles. Telle est la totalité des vins de ce cru, dont la plus grande partie est transportée en Europe, où il s'en vend une quantité qui excède de beaucoup celle que l'on recueille annuellement à Constance.

Après avoir été parfaitement clarifiés, ces vins sont déposés dans des barils appelés *Alvrame*, de la contenance de 70 à 72 bouteilles. J'achetai le rouge, en 1772, à 35 piastres l'alvrame, et le blanc à 30; mais les grandes demandes qu'en firent les escadres françaises et anglaises qui relâchèrent à Table-baye en 1783, à leur retour de l'Inde, engagèrent le propriétaire de Constance à les porter successivement jusques à 70 p^tres l'alvrame, prix auquel il les soutenait encore en 1792.

On fait aussi dans cette colonie un vin qui y est estimé, et qui, par son goût et sa couleur, ressemble à notre vin de Pontac; il se vend 20 piastres l'alvrame.

Les habitations les plus éloignées de la capitale, établies dans les lieux à grands pâturages, fournissent une grande quantité de bestiaux et de très-bon beurre, à des prix modérés.

Tous les charrois par terre se font dans la colonie du Cap, avec de grands chariots attelés depuis six jusques à douze bœufs, qui font des routes fort longues en allant presque toujours au trot.

On sait tout l'usage que les Hottentots ont su tirer de ces animaux dont ils se servent aussi pour monture et comme bête de somme.

L'eau est très-bonne à la ville de la Table; elle se fait facilement avec les bateaux.

On trouve dans les magasins de la Compagnie Hollandaise, des mâtures et des agrès et apparaux de toute espèce dont les navires peuvent avoir besoin à la suite d'une longue navigation, ou après avoir éprouvé des accidens à la mer.

Ceux qui viennent d'Europe trouvent souvent à faire au Cap des ventes avantageuses (1). Les marchandises de France que l'on peut y débiter, avec un bénéfice depuis 30 jusques à 50 pour 100, sont les suivantes: Je les présente dans l'assortiment et les quantités les plus convenables à leur écoulement.

Objets d'importation.

Vitres........	de 7 pouces sur 9 $\frac{2}{3}$ de 8 d°. sur 10 $\frac{1}{2}$
Gobelets.......	de médiocre grandeur et communs.
Planches........	de chêne, de 15 à 20 pouces de long sur 12 p. de large, 1 pouce $\frac{1}{2}$ d'épaisseur, se vendent 3 piastres et demie la pièce. 1000 de sapin, de 20 à 25 pieds de long sur 10 à 12 pouces de large, 1 pouce $\frac{1}{2}$ d'épaisseur.
Enclumes.......	dix, du poids de 200 à 400 liv.
Bigorne........	douze.
Fer feuillard....	100 quintaux, pour légres ou futailles. Il se vend de 8 à 9 piastres les 100 liv. marc.

(1) Aujourd'hui que, par l'effet du traité d'Amiens, le port de cette colonie est ouvert aux étrangers, et que le débarquement de nos marchandises ne souffrira plus de difficultés, nous pourrons y trouver le débit de plusieurs de nos articles.

Fer plat et carré.	4 à 500 quintaux.
Marbre........	deux à trois mille carreaux, moitié blancs; moitié bleus. Ils s'y vendront ½ piastre chaque.
Savon madré....	200 caisses de 50 à 60 liv. chaque.
Huile fine........	50 à 60 caisses de 12 bouteilles noires chaque.
Câpres.........	20 caisses de 12 bouteilles chaque.
Olives..........	20 caisses, *id.*
Anchois........	20 caisses, *id.*
Casaques à nègres.	1000 sans capuce.
d°.	1000 plus fortes, avec capuce.
Meubles........	quelques jolis bureaux, tables de marbre sur leurs consoles, pour salon, etc.
Modes..........	quelques pièces de gaze, et des rubans du plus nouveau goût.

Objets d'exportation.

POUR L'ISLE DE FRANCE.

Beurre; farine, sain-doux, chandelles, tabac en feuilles, en carrotes, et rapé en paquets d'une livre; lard salé et fumé de Zélande, provenant des provisions des vaisseaux de la Compagnie hollandaise, qui est très-recherché à l'Isle de France.

POUR L'EUROPE.

Plumes d'autruches, morfils ou dents d'éléphant, aloës du pays.

ISLE DE MADAGASCAR.

L'isle de Madagascar fut découverte par les Portugais sur la fin du 15me siècle; les nations européennes qui doublèrent, après eux,

le Cap de Bonne-Espérance pour aller aux Indes orientales, abordèrent souvent dans cette Isle ; mais il n'y a que les Français qui aient tenté de s'y fixer. On a vu, dans mon Introduction, les causes de leur peu de succès, et les motifs qui devraient porter le Gouvernement à jetter, dans cette Isle, les fondemens de l'établissement le plus précieux que les Européens aient entrepris jusques à ce jour.

Quoique la partie de la côte de l'Est, comprise depuis la pointe du Sud jusques à la baie d'Antongil, n'offre pas de ports assez grands pour réunir beaucoup de navires, néanmoins ceux du fort Dauphin, de Tamatave et de Foule-Pointe, qui sont le long de cette côte, ont toujours suffi pour les bâtimens qui ont été expédiés de l'Isle de France. On trouve aussi le port Choiseuil dans le fond de la vaste baie d'Antongil; mais, entre cette baie et le cap d'Ambre, qui est au nord de l'Isle, gît le port de *Louques*, qui contiendrait les plus grandes flottes et où elles seraient en sureté.

Les côtes de Madagascar sont en général mal saines, ce qui provient de l'accumulation des sables déposés par la mer sur leurs bords ; ils empêchent l'écoulement des eaux qui viennent de l'intérieur de l'Isle, et les tiennent dans une stagnation qui en forme des marais dont les exhalaisons sont nuisibles ; mais dans la saison des pluies, lorsqu'elles tombent avec abondance dans l'intérieur, la masse des eaux qui se précipite dans la mer, y entraîne les sables, nettoie les marais formés pendant les mois de sécheresse, et rend à ces côtes leur salubrité naturelle jusques à ce que les sables, en s'accumulant de nouveau, viennent produire les mêmes effets. Ce mouvement périodique indique assez les moyens de rémédier au mal: il serait facile de ménager des écoulemens aux eaux de l'intérieur pendant les tems de sécheresse; quelques encouragemens suffiraient, peut-être, pour engager les habitans du pays à faire ces travaux. Comme cet inconvénient est local, il n'a plus d'influence à deux lieues dans les terres, où l'on

trouve

trouve un climat sain comme dans tout l'intérieur de l'Isle; elle n'est point exposée aux ouragans qui ravagent souvent celles de France et de la Réunion.

Madagascar a fourni, dans tous les tems, à ces dernieres les bestiaux et le riz dont elles ont souvent besoin; elle leur fournit aussi des esclaves qui sont, en général, d'une constitution forte et robuste, mais qui supportent difficilement leur dure condition; ils sont portés à la désertion et à l'insubordination, et deviennent quelquefois d'un exemple dangereux dans les atteliers où ils exigent une surveillance plus active que les autres noirs. Cet amour pour la liberté, qui leur est naturel, prouve qu'ils sont dignes de la civilisation et qu'ils ont dans l'ame tout le ressort nécessaire pour défendre des lois qui leur assureraient une douce indépendance et les avantages de l'état social. Une circonstance particulière justifie mon opinion sur les Madécasses et sur la facilité qu'il y aurait à les civiliser.

Pendant le courant de l'année 1772, époque à laquelle nous avions lieu de craindre une rupture avec l'Angleterre, feu Mr Poivre, Intendant de l'Isle de France, fit traiter à Madagascar près de quatre mille bœufs ou vaches de la plus grande espèce; ils furent parqués, à leur arrivée, dans les grandes savanes de l'intérieur de la colonie, dont ils assurèrent la subsistance.

Cette traite fut confiée aux soins de feu Mr Bouché, que l'ancienne Compagnie des Indes avait souvent chargé de semblables missions. Son aménité et sa bonne conduite envers les Madécasses, lui avaient obtenu toute leur confiance et leur affection. Il forma le projet, pendant son séjour dans cette Isle, de connaître l'intérieur du pays; il le communiqua à une Reine qui l'avait pris en amitié; elle lui donna des guides et un passeport, au moyen duquel il parcourut l'espace de près de cent lieues. Il fut parfaitement bien accueilli, pendant ce long voyage, par les habitans des différentes contrées, qui le fêtèrent de leur mieux et le traitèrent avec tous les égards possibles.

X

L'Isle de France se trouvant dépourvue de subsistance pendant la dernière guerre, jetta encore les yeux sur l'isle de Madagascar pour se procurer le riz dont elle avait un besoin pressant, mais on craignait des refus de la part des Madécasses qui nous savaient en guerre avec les Anglais, dont les flottes les avaient déjà visités. Mr Bouché, qui avait tant d'influence sur ces insulaires, n'existait plus. Dans cette position critique, le conseil de cette colonie crut devoir charger de cette mission son neveu, qui se nommait comme lui. On présuma qu'à l'aide de ce nom révéré chez les Madécasses, on obtiendrait plus facilement les secours dont on avait besoin. Le succès justifia cette mesure. Le jeune Bouché se transporte dans l'Isle; leur annonce la mort de leur ancien ami, et leur expose les besoins de ses compatriotes. Il est accueilli avec amitié. Ces bons insulaires oublient toute autre considération; ils accordent tous les secours demandés et rendent ainsi, à la mémoire de l'homme qu'ils avaient aimé, le témoignage d'un attachement que sa mort n'avait pu détruire.

Tel est l'effet de l'affection de ces peuples! qu'on suppose un homme qui réunisse les qualités de feu M. Bouché; qu'il sache, comme lui, se faire aimer des Madécasses; qu'il leur porte des arts et des lumières; qu'il fasse instruire quelques-uns de leurs enfans par des coopérateurs intelligens; qu'il envoie ces enfans en France où ils devront être reçus avec distinction et renvoyés ensuite chez eux comblés de présens; et l'ouvrage de la civilisation de ces insulaires sera à moitié consommé! mais qu'on détourne leurs yeux avec soin du spectacle de leurs compatriotes esclaves aux Isles de France et de la Réunion; il détruirait, en un instant, tout le bien qui aurait été opéré. On conçoit que l'homme que je suppose ne se bornerait pas aux fonctions d'instituteur des habitans de Madagascar. Il obtiendrait d'eux des terres, dont il leur payerait la valeur; pour faire un établissement, faible dans son origine, mais qui s'accroîtrait peu à peu, et dans lequel on

ne développerait de forces que celles nécessaires en apparence pour entretenir une bonne police parmi les Français et pour protéger leur commerce. Bientôt les échanges avantageux qu'on leur procurerait, les nouveaux besoins qu'on leur aurait donné, le goût de l'agriculture et des arts qu'ils acquerraient par imitation et par l'effet de l'intelligence qui leur est naturelle, deviendraient les chaînes qui les lieraient peu à peu à l'état social, et que le tems rendrait indestructibles. Vingt années suffiraient pour opérer cet ouvrage, dont la plus grande difficulté, peut-être, serait dans le choix de l'homme vertueux et éclairé que l'on mettrait à la tête de cette importante entreprise.

Quoique de semblables digressions n'entrent point dans mon plan, je n'ai pu me refuser au plaisir de rapporter une anecdote intéressante, et à celui d'en tirer les conséquences qui se sont offertes à mon esprit. Je ne les fais connaître que dans l'espoir qu'elles pourront contribuer au bonheur et à la gloire de ma patrie.

C'est à Madagascar que la plupart des bâtimens qui sont expédiés de l'Isle de France pour la traite des noirs à Mozambique, vont prendre le riz qui leur est nécessaire; il y est toujours très-abondant et de la meilleure qualité.

Les marchandises que l'on porte pour la traite à Madagascar, sont les suivantes :

Fusils sans bayonnettes, les capucines du haut et du bas en cuivre, celle du milieu en fer; poudre à canon; balles de plomb; pierres à fusil; verroteries de Venise; miroirs de 6, 8, 10 et 12 pouces de haut, les cadres peints en rouge, le plus que possible; eau-de-vie; couteaux flamands, manches de bois.



MOZAMBIQUE.

Petite Isle sur la côte orientale d'Afrique, par 15^d $5'$ de latitude Sud et par 37^d $56'$ de longitude. Elle appartient aux Portugais, qui y ont bâti une ville fortifiée, dans laquelle réside le Gouverneur général.

Sa grande proximité de la côte d'Afrique l'a rendue un marché continuel des noirs que cette partie du monde fournit. Les Isles de France et de la Réunion vont constamment s'y approvisionner de ces esclaves. C'est principalement de la race de ces Africains que ces deux Isles sont peuplées; ils sont d'un caractère doux et indolent; ils supportent l'esclavage avec plus de résignation que le Madécasse; ils sont bons cultivateurs, mais en général paresseux, et on ne les oblige à travailler que par la crainte des châtimens.

On part, en tout tems, des Isles de France et de la Réunion pour la côte d'Afrique; les traversées pour s'y rendre, sont ordinairement de quinze jours; celles pour le retour sont d'environ quarante, à cause des vents d'Est qui règnent constamment dans ces parages.

Il faut se pourvoir de riz pour la nourriture des noirs, avant de partir de l'Isle de France pour aller à la traite, ou bien on est obligé de relâcher à Madagascar pour en acheter.

Comme le climat de la côte d'Afrique qui avoisine Mozambique est mal sain, il est nécessaire d'avoir un équipage plus nombreux qu'à l'ordinaire lorsqu'on va faire la traite des nègres sur cette côte; on supplée, par cette précaution, aux matelots malades; elle sert encore à accélerer les travaux, ce qui est important pour ces sortes d'opérations, qui ne peuvent être exécutées avec trop de célérité.

Le

Le tems que l'on emploie pour se procurer une cargaison de noirs à Mozambique est relatif à la quantité de ceux que l'on y achète; mais il dépend encore des bâtimens portugais qui peuvent s'y rencontrer et qui ont le droit de faire leur traite avant les navires étrangers; ceux-ci ne peuvent y procéder qu'après le départ des autres.

On doit préférer, à constitution égale, les nègres qui ont eu la petite vérole. Cette maladie, qui règne souvent à la côte d'Afrique, peut détruire en très-peu de jours une cargaison entière; à ce danger se joint l'inconvénient de n'être pas reçu à l'Isle de France et à celle de la Réunion, lorsqu'on y porte cette épidémie.

Pour prévenir un événement dont les suites sont désastreuses, plusieurs Capitaines ont pris la sage précaution de faire inoculer, à Mozambique, tous ceux des noirs auxquels on n'appercevait aucune des marques que laisse ordinairement cette maladie, ce qui leur a toujours parfaitement réussi.

Il est d'usage constant de faire baptiser les esclaves à Mozambique avant de les envoyer à bord; cette cérémonie coûte environ deux croisades par tête.

Un navire, qui va faire la traite à Mozambique pour porter sa cargaison aux Colonies Françaises de l'Amérique, doit avoir de quoi fournir un pantalon, une chemise de grosse toile, et un vêtement de drap grossier pour chacun des esclaves qu'il a traités. Cette précaution est nécessaire pour les préserver du froid qu'ils éprouvent aux approches du Cap de Bonne-Espérance, et tout le tems que le vaisseau se trouve hors de la Zone Torride. Sans cette utile prévoyance, on s'expose à perdre beaucoup de nègres par l'effet des maladies que le froid leur occasionne.

Il est une mesure non moins importante pour leur conservation et qu'il faut prendre lors de l'armement en Europe. Elle consiste à faire mettre dans les entreponts des navires, des pitons à œil.

Ils doivent être placés à la distance de dix pieds l'un de l'autre, à-peu-près à dix pouces au-dessus du premier pont.

L'ouverture de l'œil doit être assez grande pour que l'on puisse y passer un cordage d'environ trois pouces. On conçoit son utilité dans les forts roulis, que les tempêtes que l'on rencontre souvent au parage du Cap de Bonne-Espérance font éprouver aux navires. Les nègres ont alors un point d'appui qui les empêche de se heurter les uns contre les autres, ou plutôt de s'écraser mutuellement.

Une circonstance particulière me fait insister sur une précaution dictée par l'humanité et qu'exige l'intérêt de l'entreprise.

Je me trouvai en novembre 1788, sur le Cap de Bonne-Espérance avec le vaisseau l'Argonaute que je commandais, lequel était d'environ 700 tonneaux. Quoique je ne dusse pas m'attendre à rencontrer de gros tems dans cette saison, nous éprouvâmes néanmoins un coup de vent de nord-ouest des plus violens, qui nous obligea de fuir à la lame pendant dix-huit heures.

Un bâtiment négrier, venant de Mozambique, qui avait à bord près de 400 noirs, éprouva le même coup de tems. Une dunette trop élevée l'ayant empêché d'arriver, il s'engagea et démata de son grand mât de hune : on fut alors forcé de couper le mât d'artimon pour fuir à la lame. Les nègres n'ayant rien dans l'entrepont pour les empêcher d'obéir au mouvement du roulis, tombaient en masse les uns sur les autres, sans qu'il fut possible de leur donner aucun secours. Les cris épouvantables de ces malheureux augmentèrent les horreurs de la tempête et rendirent la situation de l'équipage d'autant plus affreuse. Le calme qui succéda, loin de lui faire ressentir cette joie qu'inspire toujours le plaisir d'être échappé d'un péril imminent, lui présenta l'horrible spectacle de 164 hommes ou femmes morts ou mourans, qu'il fallut jetter à la mer. Ce navire, que j'avais apperçu pendant la

tempête, relâcha comme moi au Cap de Bonne-Espérance. C'est-là que le Capitaine me fit le récit d'un désastre qui déchirait son cœur, qui ruinait son voyage, et que l'on eut évité par la précaution que j'indique.

Combien je m'estimerais heureux, si le récit que je fais de ce cruel événement peut engager les armateurs à prendre toutes les précautions que l'humanité prescrit pour ces tristes voyages: mon cœur sourit déjà au doux espoir de contribuer à la conservation de quelques-uns de ces êtres malheureux; et si le moyen que j'indique peut éviter la mort d'un seul d'entr'eux, je m'applaudirai d'avoir écrit.

Il est un autre moyen de conserver les noirs, que l'on ne saurait trop recommander. C'est celui par lequel on peut désinfecter l'air putride qui règne dans les entreponts où 400 individus sont entassés et dont ils ne peuvent sortir que par un petit nombre à la fois. On conçoit combien l'athmosphère de ce lieu, resserré par lui-même, doit être pestilentiel; de combien de maladies il doit être le principe; la mortalité qu'il occasionne parmi les esclaves et souvent même dans les équipages. Rendre salubre cet air corrompu, c'est servir l'humanité; c'est assurer le succès d'une sorte d'expédition qui sera toujours éventuelle, tant que l'on ne sera pas certain de faire régner dans ces entreponts un air assez pur pour conserver la vie des esclaves.

Un savant, illustré depuis long-tems par ses grandes connaissances, a fourni ce moyen; c'est à ses sublimes découvertes qu'est dû ce principe si précieux pour l'humanité: *La contagion ne peut plus se propager que par l'effet de la plus coupable négligence.*

Le procédé est aussi simple qu'utile, et peu dispendieux. Il consiste à mettre une petite quantité de sel commun dans un vase (que l'on puisse chauffer graduellement avec un bain de cendres) et de verser dessus une moins grande quantité d'acide sulfureux

concentré (huile de vitriol.) (1) Le gaz qui se dégage de ce mélange purifie parfaitement l'athmosphère.

C'est à Guyton-Morveau qu'il appartient d'adapter cet utile procédé aux besoins des navires ; de le rendre facile pour des hommes qui n'ont aucune notion de chimie ; d'indiquer un appareil solide, simple, exempt des inconvéniens du feu, si fort à craindre dans un bord ; de proportionner les doses qui doivent être employées à la capacité des entreponts et à la présence des hommes qu'on ne peut en faire sortir ; enfin d'obtenir du Gouvernement une loi qui oblige les Capitaines à s'en servir le nombre de fois prescrit et d'en certifier sur leur journal de route.

La descente à terre des fusils et de la poudre à canon, est défendue à Mozambique ; ces objets ne peuvent être vendus qu'à Querimbe.

Prix auxquels on achète ordinairement les Noirs à Mozambique.

Les hommes, se payent depuis	35	jusqu'à	45 piastres.
Les femmes,	30	jusqu'à	35 d°.
Les capores de 4 pieds 1 à 2 pouces	25		30 d°.
Les d^es. de 4 pieds 6 pouces ; se payent comme hommes.			

(1) Six livres sel commun ou de cuisine et deux livres d'acide sulfureux (huile de vitriol) suffirent pour désinfecter la principale église de Dijon, dont on avait ouvert les caves sépulcrales qui avaient été remplies de cadavres pendant l'hiver de 1773 ; et qu'on n'avait pu enterrer, parce que la terre des cimetières se trouvait gelée à une grande profondeur. Cette Eglise contenait une masse d'air de 15,000 mètres cubes (environ 2028 toises cubes ou 438048 pieds cubes.)

La fièvre jaune qui s'introduisit à Seville, après les ravages qu'elle avait fait dans Cadix, fut arrêtée dans la première de ces cités par les mêmes fumigations.

Les

Les négrillons, de 3 pieds 8, 9, 10, 11 pouces, de 20 à 25 p^tres^.
Les négrillonnes, de 3 pieds 6 à 11 pouces, de 18 à 22 d^o^.
Celles de 4 pieds à 4 pieds 5 pouces.......de 25 à 28 d^o^.
Celles de 4 pieds 6 pouces.................de 30 à 35 d^o^.
comme les femmes.

Ces prix varient néanmoins de quelque chose, suivant le plus ou le moins de demandes, et l'abondance ou la disette des esclaves qui se trouvent à vendre.

Douane pour l'entrée. L'acheteur paye les droits d'entrée des esclaves à Mozambique, lorsque les vendeurs ne les ont pas payés; en conséquence, avant de les acheter, on doit s'accorder pour retenir ou pour payer ce droit, qui est de cinq croisades dix raïs pour chaque tête, indistinctement.

Piastres gourdes. Ces monnaies passent pour 4 croisades chaque; elles payent à leur descente à terre un droit de deux pour cent. Pour en empêcher l'exportation, le Gouvernement les fait marquer d'un poinçon: revêtues de cette empreinte, elles passent pour six croisades dans la circulation.

Douane pour la sortie. C'est toujours l'acheteur qui paye ce droit. Il est de quatre piastres par tête de noirs indistinctement, les nourrissons seuls exceptés.

Droits d'ancrage et pilotage. L'ancrage se paye vingt croisades; et le Patron more, Capitaine du port, prend cent quarante croisades pour l'entrée et la sortie des vaisseaux étrangers; les Portugais payent moins.

Présens d'usage à faire au Gouverneur de Mozambique, pour une traite de 4 à 500 noirs.

Piastres gourdes 500, à 4 croisades chaque . .	2000 croisades.
Un fusil à deux coups, garni en argent, du prix d'environ 500 francs en France, évalué . . .	500
	2500 croisades.

On peut, en place du fusil, donner une montre, ou tout autre bijou de même valeur.

CAURIS. Les cauris se payent 1 croisade $\frac{1}{2}$ la panche. La panche doit peser de 62 à 66 livres marc, et contient de 11500 à 13500 cauris, suivant la grandeur de ces coquillages.

Il arrive tous les ans à Mozambique, plusieurs bâtimens Portugais venant de Goa, de Diu et de Daman, chargés des toileries nécessaires à la consommation du pays et à l'achat des noirs dans l'intérieur des terres, qui se fait en marchandises. Ces bâtimens font leurs retours dans l'Inde, en dents d'éléphans, en esclaves et en piastres.

QUERIMBE.

Petite Isle à 55 lieues au nord de Mozambique. Elle appartient aussi aux Portugais, qui y ont un fort avec une faible garnison.

Les navires expédiés de l'Isle de France pour la traite des noirs, abordent souvent à Querimbe où ils se procurent quelquefois tous ceux dont ils ont besoin, mais où ils trouvent toujours une partie de leur cargaison, qu'ils vont achever à Mozambique; on les paye ordinairement aux prix suivans :

Les hommes	de 35 à 40	piastres.
Les femmes	30 à 35	
Les capores, de 4 pieds 2 à 5 pouces	25 à 30	
Les négrillons, de 3 pieds 6, 9 à 10 pouces	18 à 20	
Les négrillonnes, de 4 pieds 2, 4 à 5 pouces	22 à 25	
Celles de 3 pieds 6, 9 à 11 pouces.	18 à 20	

Prix auxquels les Marchandises ci-après se vendent ordinairement à Querimbe.

Les fusils de munition	6	piastres l'un.
Le quintal de poudre	38 à 40	d°.
Le mille de pierres à fusil	7 à 8	d°.
Le quintal de balles	10	d°.

Présent à faire à Querimbe.

Au Commandant, 1500 croisades, en poudre, balles et pierres à fusil.

DROITS. Il n'y a point de droit à payer à Querimbe sur les esclaves ni sur les cauris. Jusques en 1769, il n'y en avait point non plus sur le morfil; mais alors le Général de Mozambique donna ordre d'en percevoir.

QUILOA.

Ville sur l'Isle et au Royaume de ce nom, située sur la côte de Zanzibar en Afrique, à 8^d 40′ de latitude sud et 37^d 35′ de longitude orientale; elle devint fameuse par son commerce dans les Indes, lorsque les Portugais en firent la conquête en 1498,

mais elle a bien déchu depuis que les Arabes se sont rendus les maîtres de toutes les places que ces premiers conquérans de l'Inde avaient sur la côte de Zanzibar; elle ne fait plus aujourd'hui que le commerce des esclaves. La partie de la côte d'Afrique qui avoisine l'isle de Quiloa en fournit une grande quantité, qui sont bons cultivateurs, et par cette raison, très-recherchés.

Les habitans de l'isle de Zanzibar, jaloux de voir que Quiloa faisait à elle seule tout le commerce de la côte, firent une incursion sur celle-ci en 1787, à la suite de laquelle on convint d'un traité par lequel le Roi de Quiloa accorda à celui de Zanzibar la moitié de tous les droits qui se percevraient annuellement sur le commerce des esclaves. Cet accord, pour l'observation duquel le Souverain de cette dernière Isle a placé un représentant à Quiloa, a établi la paix entre les deux nations, et l'on y traite en toute sureté. Plusieurs bâtimens Français y abordent tous les ans. Ils font leur traite à tour de rôle et non en concurrence. Les esclaves se payent ordinairement aux prix suivans :

Les hommes,	de 20 ans et au-dessus	de 35 à 40	piastres.
Ceux.	de 15 à 20	de 25 à 30	d°.
Les négrillons .	de 8 à 15.	de 16 à 20	d°.
Les négresses .	de 18 et au-dessus . .	de 25 à 30	d°.
Les négrillonnes	de 6 à 15.	de 12 à 18	d°.

Droits. Ils se payent à 6 piastres et demie par tête d'esclave indistinctement, les nourrissons exceptés.

Présens qui furent faits, en l'année 1787, pour une traite de 300 Noirs.

Au Roi de Quiloa, en mousseline, Pekin et glaces, pour environ . . . . 100 piastres.

Aux deux frères et à l'oncle du Roi, en pareils objets. . . . . 60 d°.

Au

Au Ministre du Roi. . . . . 30 d°.
A son Secrétaire . . . . 30 d°.
Au Chef Arabe placé par le Prince de l'Isle de Zanzibar. . . . . 60 d°.

Le pays ne fournissant rien pour la nourriture des noirs que l'on y traite, il faut se munir, à l'Isle de France, des provisions nécessaires pour leur subsistance, telles que biscuits de magnoc, fèves, maïs, haricots et riz, qu'on leur donne alternativement.

MANGALO.

Petit Village à l'entrée de la rivière de ce nom, à environ trente lieues dans le sud de Quiloa et à dix seulement dans le nord-ouest du cap Delgado.

Plusieurs petits bâtimens français qui ont abordé à Mangalo y ont fait leur traite de 100 à 150 noirs, aux mêmes prix qu'à Quiloa. Ils sont préférés à ceux de cette Isle.

DROITS. Ils ne s'y payent qu'à trois piastres par tête d'esclave. Il est d'usage de faire quelques présens au Roi et à ses principaux Officiers.

ISLES DE FRANCE ET DE LA RÉUNION.

La première de ces Isles fut découverte par les Hollandais, qui y abordèrent le 18 septembre 1598, et qui la nommèrent Isle *Maurice*, du nom du Prince d'Orange, Amiral des Provinces-Unies. Ils l'abandonnèrent ensuite pour aller s'établir au Cap de

Bonne-Espérance. En 1671, le Chevalier de Fougeray, la trouvant à la bienséance de la Compagnie Française des Indes Orientales, en prit possession au nom du Roi; elle est restée à la France depuis cette époque.

L'Isle de la Réunion fut découverte par les Portugais, qui la nommèrent *Mascaragne*, du nom de leur conducteur, qui était de la maison de Mascarenhas; mais ils ne la conservèrent pas. Les Français s'en mirent en possession en 1654, sous Flacourt qui était alors Gouverneur à Madagascar, et qui la nomma Isle de Bourbon.

Ces Isles, par leur voisinage et leurs relations journalières, peuvent être, pour ainsi dire, considérées comme n'en faisant qu'une. Elles produisent le sucre, l'indigo, le coton, le café, du bled, du riz, du maïs et des légumes. Leur prospérité a été long-tems retardée par les effets désastreux du monopole; mais depuis 1769 que le privilège de l'ancienne Compagnie fut supprimé, leur état s'est beaucoup amélioré, et il n'y a pas de doute qu'elles ne parviennent au plus haut degré d'accroissement dont elles sont susceptibles, si elles continuent à jouir de leur liberté. Elles furent enrichies, en 1770, par les soins de feu Mr Poivre, des arbres précieux du giroflier et du muscadier. Si ces plantes étrangères n'y ont pas eu tout le succès que l'on pouvait désirer, elles s'y multiplient cependant de manière à faire espérer, dans peu, des récoltes abondantes.

L'émulation des cultivateurs des Isles de France et de la Réunion a été fortement stimulée par les prix auxquels le commerce libre a porté leurs denrées. En effet, la balle de café, pesant 100 livres net poids de marc, que la Compagnie ne leur payait que cinq piastres gourdes, a été vendue aux Négocians jusqu'à douze; un terrain cultivé en vivres, qui ne donnait que 15 à 18 mille francs de revenu, a produit 80 mille fr. en indigo; le cotonier, que l'on cultivait peu autrefois et dont on a couvert, depuis plusieurs années, des terrains immenses, donne des récoltes considérables

du plus beau coton du monde; il a été vendu sur les lieux ½ piastre gourde la livre, et jusqu'à 600 francs le quintal à l'Orient.

Je dois cependant relever ici une erreur étonnante dans laquelle l'abbé Raynal est tombé sur les productions de ces Isles. On ne lit point sans surprise, dans son histoire philosophique et politique des deux Indes, que la seule Isle de Bourbon produisit, en 1776,

« Cinq millions quatre cent quarante-un mille vingt-cinq quintaux » de bled.

» Trois millions cent quatre-vingt-onze mille quatre cent » quarante tonneaux de riz.

» Vingt-deux millions quatre cent soixante-un mille huit cent » tonneaux de maïs.

» Deux millions cinq cent quinze mille cent quatre-vingt-dix » tonneaux de légumes.

» La plus grande partie de ces produits fut consommée, dit-il, » à Bourbon même, le reste alla alimenter l'Isle de France. »

Il est surprenant que l'exagération inconcevable de ces productions n'ait pas frappé les yeux d'un écrivain aussi éclairé! elle est telle, qu'en les estimant fort au-dessous des prix de France, leur valeur totale s'éleverait à la somme étonnante de plus de quatre milliards!

La vérité est que l'Isle de Bourbon peut fournir à ses besoins dans ces divers articles, et même donner des secours à l'Isle de France, mais qu'elle ne peut approvisionner cette dernière en totalité.

J'ai fait connaître dans mon Introduction, de quelle importance est la possession des Isles de France et de la Réunion sous les rapports politiques; elles méritent, à cet égard, la sollicitude du Gouvernement et une protection particulière. Leur peu d'étendue, les maux qu'elles ont souffert sous le monopole, les efforts qu'elles ont fait pendant la guerre de la Révolution, pour se conserver à la France; les contributions volontaires que leurs habitans se sont

imposées pour fournir à leur défense, mais qu'ils ne peuvent plus supporter, sont les motifs puissans qui doivent déterminer le Gouvernement à venir à leurs secours et à faire un sacrifice annuel de près de quatre millions, pour y établir une administration convenable et pour y entretenir une garnison. Il ne doit pas perdre de vue que ces Isles précieuses garantissent nos possessions en Asie; qu'elles nous conservent les moyens d'y continuer un commerce sans lequel nous deviendrions tributaires des Anglais pour près de cinquante millions par an : il sera dédommagé de ses dépenses par les droits que payeront, à leur entrée dans la République, les marchandises provenant de notre commerce dans l'Inde.

Il me reste à faire connaître ces deux Isles :

1°. Sous leurs rapports commerciaux, comme Colonies Françaises.

2°. Comme entrepôt de notre commerce avec l'Inde.

3°. Comme marché des productions de l'Asie.

Comme Colonies, elles doivent être considérées relativement à la consommation qu'elles font des marchandises de la métropole, ainsi qu'aux productions qu'elles peuvent nous fournir.

Au premier égard, l'Isle de France consomme annuellement environ dix mille cinq cent quatre-vingt-huit tonneaux de diverses marchandises, s'élevant, d'après le tableau approximatif que j'en donne, à. . . . . 5,616,400 fr.

Je suppose que l'Isle de la Réunion consomme à peu près les deux cinquièmes des mêmes articles, ce qui forme quatre mille deux cent trente-quatre tonneaux, dont la valeur est de. 2,246,560

En tout, quatorze mille huit cent vingt-deux tonneaux, coûtant en France . . . . 7,862,960 fr.

Ces marchandises sont ordinairement vendues dans ces Colonies à un bénéfice de cent trente à cent cinquante pour cent sur le prix

prix de France, et payées en papier-monnaie, à raison de dix francs pour la piastre gourde. J'établis ce bénéfice, dans mes calculs, au prix commun de cent quarante pour cent, ce qui donne aux 7,862,960 francs des marchandises importées une valeur de . . . . 18,871,104 fr.

Il faut déduire, sur cette somme, un million pour les dépenses que font annuellement les bâtimens Européens pendant leur séjour dans la Colonie 1,000,000

Reste à payer . . . . 17,871,104 fr.

Les deux Isles ont à donner en payement de cette somme, les marchandises suivantes; savoir :

L'ISLE DE FRANCE.

En indigo, environ	1,000,000 fr.
En sucre, environ.	1,000,000
En bois d'ébène, environ.	100,000
En girofle, environ.	100,000
En coton, 2000 quintaux, à 5 fr. la livre . . .	1,000,000
	3,200,000 fr.

L'ISLE DE LA RÉUNION.

60,000 balles de café, pesant 100 livres poids de marc chaque, à 120 fr la balle, ci	7,200,000 fr.	8,200,000
2000 quintaux de coton, à 5 fr. la livre, ci	1,000,000	

Total, en même valeur que ci-dessus . . . . 11,400,000 fr.

Transport de ci-derrière	11,400,000 fr.
Le reste de la somme était couvert, autrefois, par les dépenses que faisait le Gouvernement pour l'entretien de la garnison et les frais d'administration de la Colonie, qui s'élevaient à environ 647,110 piastres, lesquelles, à 10 francs, papier-monnaie, donnaient.	6,471,104
	17,871,104 fr.

On observera, sans doute ici, que l'Isle de France, qui fait à elle seule la consommation des deux tiers de nos envois, n'a cependant à nous donner en payement que pour environ trois millions deux cent mille francs, valeur en papier-monnaie de la Colonie, pendant que celle de la Réunion, dont la consommation est moindre de moitié, nous offre à elle seule pour huit millions deux cent mille francs de ses productions, sans compter le riz, le bled et les légumes qu'elle fournit à l'Isle de France, ainsi qu'aux vaisseaux qui vont y prendre leurs provisions pour retourner en Europe. Ces derniers objets réunis peuvent être évalués à deux millions papier-monnaie, et portent la totalité des productions de l'Isle de la Réunion à dix millions deux cent mille francs; c'est-à-dire, à plus de trois fois la valeur de celles de l'Isle de France. D'où vient un semblable phénomène, lors sur-tout que cette dernière présente autant de terres cultivables, que celle qui l'avoisine ?

Il vient d'un abus funeste qui s'introduisit, sous l'ancien Gouvernement, dans la distribution des terres à l'Isle de France. Plusieurs particuliers surent capter la bienveillance du Gouverneur et des Administrateurs; ils obtinrent des concessions immenses dans les meilleurs quartiers de l'Isle, dont ils firent un objet de spéculation. Ces terrains précieux sont demeurés en friche dans

leurs mains, et la Colonie, ainsi que la Métropole, a été privée d'une masse considérable de productions qu'ils auraient donné si, distribués à un grand nombre de personnes, ils avaient été mis en culture. C'est ainsi que les effets de la faveur sont toujours nuisibles au bien général; ceux-ci ont porté un préjudice immense à la prospérité de l'Isle de France, qui se suffirait à elle-même depuis long-tems, si elle était cultivée comme celle de la Réunion.

C'est au Gouvernement actuel à corriger une abus aussi fatal à cette Colonie. Il doit se faire rendre un compte exact des terrains qui restent à concéder, et en gratifier les laboureurs pauvres et pères de famille de l'Isle de France et de celle de la Réunion; il doit aussi obliger les propriétaires des anciennes concessions à les mettre en valeur, ou les déposséder en faveur des particuliers qui s'obligeront à les cultiver dans un tems déterminé; sans cet acte de fermeté et de justice, l'Isle de France languira encore long-tems; elle nécessitera des secours annuels du Gouvernement dont elle devrait pouvoir se passer, et elle ne présentera, en la considérant comme Colonie, que le spectacle affligeant d'un établissement qui ne peut fournir à ses besoins par lui-même.

L'éloignement dans lequel les Isles de France et de la Réunion se trouvent de la métropole, exige une longue traversée; et conséquemment les avis que l'on en reçoit, sont déjà vieux lorsqu'ils arrivent: d'où il résulte que les armateurs ne peuvent déterminer leurs expéditions sur aucune donnée qui présente, je ne dis pas des certitudes, mais même des probabilités; ils ne peuvent non plus se concilier sur les époques de leurs envois, ni sur les motifs qui les déterminent. Il suit de là que ces Isles doivent être alternativement dans le besoin et dans l'abondance, et qu'elles présentent des chances hasardeuses au commerce. Il est possible de diminuer les effets de cette vicissitude.

Pour parvenir à ce but, je conseillerais à un Négociant qui veut faire un commerce suivi à l'Isle de France:

1°. D'y établir une maison gérée par un homme expérimenté; il diminuera par ses soins et sa prévoyance les désavantages que procure la trop grande abondance; il profitera, avec intelligence, des circonstances heureuses qui doivent le dédommager des pertes qu'il faut nécessairement éprouver quelquefois.

2°. De faire ses expéditions par préférence des ports de Bordeaux et de Marseille, comme étant ceux qui fournissent le plus de comestibles nécessaires à la consommation des deux Isles.

3°. Que sans égard à la saison ni aux avis qui pourraient parvenir de l'Isle de France en Europe, il expédiât, régulièrement tous les trois mois, un navire de la portée de 300 à 350 tonneaux, dont la cargaison serait toujours également assortie en articles d'une utilité journalière, et dans la composition de laquelle on ne ferait d'autres changemens que ceux qui seraient indiqués par le régisseur dans la Colonie.

La maison de l'Isle de France, assurée de recevoir, tous les trois mois, une cargaison bien assortie, prendrait, à l'avance, les mesures propres à s'en procurer la vente; elle conserverait avec soin les consommateurs auxquels elle serait dans l'usage de fournir, et elle profiterait de toutes les chances offertes par les révolutions, qui se succèdent avec rapidité dans les marchés des Colonies, où plusieurs articles se détériorent promptement.

Je borne à 300 ou 350 tonneaux la portée des vaisseaux que l'on doit employer à ce commerce, afin que la maison de l'Isle de France ne se trouve pas surchargée de marchandises d'Europe, et qu'elle puisse former plus aisément ses cargaisons pour les retours.

Mais un moyen propre pour utiliser de plus en plus cette maison, c'est d'ajouter à chaque cargaison une somme de 30 à 40 mille piastres; ces espèces sont, dans tous les tems, d'une grande utilité dans cette Colonie; elles y déterminent des opérations fructueuses, telles que l'achat, dans l'occasion, des articles

de

de l'Inde, celui du café dans l'isle de la Réunion, toujours plus facile et plus avantageux lorsqu'il est fait avec du numéraire, ce qui évite souvent de faire des sacrifices sur les marchandises d'Europe, lorsque l'on est pressé de compléter une cargaison en retour.

Pour que la maison de l'Isle de France puisse donner à ses opérations toute l'activité nécessaire, il faut qu'elle ait à sa disposition un brigantin solidement construit, fin voilier, doublé en cuivre, à un seul pont et de la portée de 120 à 130 tonneaux; ce bâtiment servira pour envoyer à l'isle de la Réunion les marchandises Européennes propres à la consommation de cette Isle; il portera, à son retour à l'Isle de France, les cafés, les cotons, et les bleds que le correspondant de l'isle de la Réunion aura reçu en échange de ses ventes, ou qu'il aura achetés. Ces fréquents voyages et les transports que ce brigantin fera, éviteront aux navires venus de France, la nécessité de se rendre à l'isle de la Réunion, et le danger d'y être exposés aux avaries considérables qu'occasionnent souvent les ouragans.

Ce brigantin servira encore à faire passer, au besoin, dans l'Inde, les marchandises dont la maison de l'Isle de France ne trouverait pas le débit; il rapportera à son retour celles de ces contrées, nécessaires à la consommation des deux Isles. On pourra également l'employer à transporter du riz de Madagascar, et même à faire la traite des noirs sur cette Isle ou sur la côte de Mozambique; ainsi, dans tous les tems, ce bâtiment trouverait un emploi utile, au moyen du numéraire dont la maison sera toujours pourvue.

L'Isle de France considérée comme l'Entrepôt de notre Commerce dans l'Inde.

La position de cette Isle, la possibilité de s'y rendre dans toutes les saisons, semblent la destiner à être l'entrepôt de notre commerce dans l'Inde; ce fut aussi la première idée qui se présenta lors de l'établissement de cette Colonie; elle était utile, mais elle fut sacrifiée à l'orgueil d'une compagnie exclusive qui crut acquérir de la considération dans l'Inde en y faisant paraître ses forces navales, et qui ne sut pas assurer son existence par des bénéfices suffisans pour payer ses dépenses, procurer un dividende convenable à ses actionnaires et conserver leurs capitaux.

Le commerce de l'Asie, livré aux Négocians, sera dirigé par d'autres vues; ils mépriseront l'éclat, ne chercheront que l'utile; et calculeront avec soin ce qui leur sera le plus avantageux.

La longueur des voyages aux Indes est telle, que chaque expédition exige deux ans entiers. Dix-huit mois sont employés depuis le départ de l'Europe jusques au retour, et les six mois restant sont perdus dans l'attente de l'époque à laquelle on peut mettre à la voile pour un second voyage. Cette époque est fixée aux premiers jours de ventôse (fin février, v. st.) à cause des moussons qui règnent dans les mers de l'Asie. On conçoit combien cette lenteur nuit à ce commerce, dont il serait aisé d'accélérer les opérations.

Une société qui aurait des fonds suffisans pourrait donner beaucoup plus d'activité à ses affaires, en établissant à l'Isle de France une maison qui se trouverait au centre de ses opérations commerciales, et qui deviendrait l'entrepôt des marchandises de l'Inde et de celles de la métropole. Cette maison aurait ses agens dans l'Inde pour y diriger les fabrications, comme pour vendre les cargaisons d'Europe; elle aurait aussi les vaisseaux nécessaires à la navigation entre l'Isle et les diverses parties de l'Asie où elle

ferait faire ses achats ; elle recevrait leurs cargaisons à leur retour ; et comme elle serait toujours pourvue, par les navires qui lui seraient expédiés de France, des marchandises et des sommes nécessaires à la continuité de ses opérations en Asie, elle y renverrait promptement les vaisseaux qui en seraient de retour.

Par ce moyen il n'y aurait point de tems perdu ; les bâtimens expédiés de l'Isle de France, trouveraient au Bengale et à la côte de Coromandel des cargaisons préparées, ou qui ne se feraient pas attendre long-tems ; ils n'y perdraient pas les six mois nécessaires à la fabrication dans les voyages ordinaires ; la brièveté de leur traversée jusques à l'Isle de France, leur permettrait un prompt retour. Il résulterait de cette activité, que le même bâtiment apporterait à l'Isle de France une cargaison toutes les moussons.

L'envoi de ces marchandises en Europe se ferait avec rapidité, parce que la maison de l'Isle de France aurait toujours auprès d'elle l'un des navires destinés à ne naviguer qu'entre cette colonie et la métropole.

Cet ordre de choses procurerait, dans un an, la même cargaison que l'on n'obtient qu'au prix de deux années entières par les voyages directs ; il doublerait les bénéfices de ce commerce, car la même somme de profits faite en un an est le double de celle qui en exige deux, et démontre, par cela même, combien la possession de l'Isle de France est utile, en la considérant comme l'entrepôt de notre commerce avec les Indes, et combien elle serait devenue importante si l'ancien Gouvernement, toujours trompé par les partisans du monopole, eut sçu apprécier les biens qui devaient résulter de la liberté du commerce des Indes.

Mais si la possession de l'Isle de France est d'un grand prix en la considérant comme l'entrepôt naturel de notre commerce avec l'Asie, de quelle utilité ne sera-t-elle pas, si les Français se livrent désormais avec activité au cabotage d'Inde en Inde ! (1) Que l'on

(1) Voyez au Chapitre IX le commerce d'Inde en Inde.

suppose cette Colonie appartenant à l'Angleterre, et bientôt on y verra déposer les soixante-dix-huit millions de marchandises que ce commerce procure tous les ans aux Négocians Anglais. On conçoit tous les avantages que les maisons établies dans la ville du Port du Nord-ouest retireront d'un semblable passage, et l'activité qui régnerait dans ce Port. Puisse notre commerce parvenir bientôt à ce degré de prospérité! c'est le vœu bien sincère que je forme.

Mais pour qu'il se réalise, il faut nécessairement que notre puissance s'affermisse dans les Indes ; que nos possessions n'y soient plus précaires ; que notre commerce jouisse d'une grande protection; qu'il soit considéré par le Gouvernement, comme l'une des Colonnes de l'État : alors les Négocians se livreront avec sécurité à des entreprises d'une aussi longue haleine, que celles qu'exige le commerce au-delà du Cap de Bonne-Espérance ; ils établiront avec confiance des maisons à l'Isle de France, à Pondichery, au Bengale et à Surate, et par l'effet de leurs spéculations, ils attireront dans nos mains une partie importante des richesses de l'Inde.

L'Isle de France considérée comme Marché des productions de l'Asie.

Cette Colonie peut-elle devenir pour nous le marché des productions de l'Asie ? voilà une question qui mérite d'être examinée. Il est nécessaire de fixer les opinions à cet égard : je dirai la mienne, j'en donnerai les raisons ; et comme je suis éloigné de tout esprit de système, je désire qu'on n'accorde à mes idées que le degré d'évidence dont on les croira susceptibles.

Pour que ce marché puisse s'établir, il faut que les Négocians de l'Isle de France trouvent, dans leurs expéditions en Asie, un bénéfice qui les dédommage, 1° de l'intérêt de l'argent, dont le

taux

taux le plus bas est d'un pour cent par mois dans cette Isle; 2°. des frais de navigation; 3°. de ceux des assurances; 4°. de ceux d'armement et de dépérissement du navire, de ses agrès et de la commission du géreur; et que, tous ces frais déduits, il reste encore à l'armateur des profits suffisans pour l'engager à transporter les marchandises de l'Inde à l'Isle de France.

Il faut aussi que les expéditions qui seront faites de la métropole, pour acheter dans cette Isle les produits de l'Asie, puissent supporter les mêmes frais, et qu'elles obtiennent également des bénéfices capables de déterminer les Négocians Français à suivre cette carrière.

Ces bases sont indispensables, parce qu'il n'y a point de commerce sans profit, et que celui qui n'en donne point est bientôt abandonné.

Mais ce n'est pas tout encore, il faut que le commerce de l'Inde, ainsi divisé, puisse soutenir la concurrence de celui fait directement, et que, tout compensé, l'armateur qui fera une expédition destinée à l'achat des marchandises des Indes à l'Isle de France, trouve les mêmes avantages que s'il allait les acheter en Asie.

Après avoir établi ces principes inattaquables, examinons, 1°. quelle est la somme des bénéfices bruts que donne une cargaison bien achetée aux Indes et vendue en France; 2°. quelle portion de ces bénéfices est absorbée par les frais de toute nature; et 3°. enfin, quel sera le produit net de l'entreprise; ces données une fois établies, nous ferons les mêmes calculs sur le commerce fait par l'intermédiaire de l'Isle de France; et de la comparaison de ces deux moyens de trafiquer avec l'Asie, résultera la solution que je cherche.

Pour opérer avec cette précision nécessaire à la recherche de la vérité et pour mettre mes lecteurs à même de vérifier mes calculs, je donne trois comptes simulés: le premier est celui

d'une expédition directe faite en France pour la côte de Coromandel ; le second est celui d'une expédition, en tout semblable, faite à l'Isle de France où la cargaison sera vendue au retour ; le troisième est celui d'un armement fait en Europe, pour aller acheter, à l'Isle de France, les marchandises de la même partie de l'Inde.

Examinons chacun de ces comptes en particulier.

L'expédition faite en France a pour 500,000 francs de marchandises et un million en piastres ; elle revient, avec sa mise dehors et les assurances d'allée, à. . . . . 1,792,960 fr.

Le capital disponible dans l'Inde pour l'achat des marchandises, déduction faite des frais du vaisseau pendant son séjour dans l'Inde et de la commission du subrécargue, est de 614,286 roupies ou 1,535,715 francs.

Il est généralement reconnu que les marchandises achetées de la première main, donnent ordinairement en France un bénéfice brut de 70 pour $\frac{0}{0}$, déduction faite des 10 pour $\frac{0}{0}$ d'escompte qu'on est dans l'usage d'accorder à l'acheteur ; ainsi la somme ci-dessus donnera en France. . . . . 2,610,715 fr.

A quoi ajoutant la valeur du navire à son retour, 100,000

Le produit total s'élevera à. . . . . 2,710,715 fr.

Sur quoi il faut déduire, pour commission au désarmement, intérêts de l'argent, assurances du retour, salaires des équipages, gratification à l'état-major, frais de débarquement et magasinage, 347,580

Reste. . . . . 2,363,135 fr.

Cette somme, après avoir payé la valeur de l'armement qui s'élevait à. 1,792,960

donne un bénéfice net de. . . . . 570,175 fr.

ou de 32 pour $\frac{0}{0}$; d'où il résulte que l'intérêt de l'argent, le

dépérissement du vaisseau et les frais de toutes espèces, ont absorbé 38 pour $\frac{0}{0}$ sur les 70 de bénéfices brut.

Je passe à l'analyse du second compte, c'est-à-dire, à celui de l'expédition faite à l'Isle de France avec des moyens semblables à ceux employés dans la métropole, parité qui était nécessaire pour établir une comparaison exacte.

La cargaison sera composée, ainsi que la première, de 500,000 fr. en marchandises d'Europe; mais comme elles ne peuvent y être acquises au même prix, je les augmente du bénéfice que le vendeur Européen doit nécessairement y faire; et pour le réduire au plus bas possible, je ne le porte qu'à 20 pour $\frac{0}{0}$; ainsi la valeur de ces marchandises sera augmentée de 100,000 fr.

Il en sera de même du million en piastres; commes ces espèces devront être apportées d'Europe, elles supporteront, en commission d'achat, fret pour l'Isle de France, assurances et intérêts de l'avance, 6 $\frac{1}{2}$ pour $\frac{0}{0}$ de frais, ce qui portera leur valeur dans la Colonie à 1,065,000 francs, d'où il résulte que la cargaison qui ne coûtait en France que 1,5000,00 francs, s'élevera à l'Isle de France à . . . . 1,665,000 fr.

Cette différence augmente la valeur de l'expédition, qui se trouve monter à 1,962,124 francs, au lieu de 1,792,960 francs que coûte celle de France.

A ce désavantage, il s'en joint un autre; c'est que, par la même raison que les marchandises d'Europe ont été déjà augmentées de 20 pour $\frac{0}{0}$ à l'Isle de France, elles ne peuvent plus donner dans l'Inde que 10 pour $\frac{0}{0}$ de bénéfice sur leur prix coûtant en France, aussi ne rendront-elles, comme celles venues directement, que 260,000 roupies. Le capital disponible sera donc à-peu-près le même; cependant comme les frais du vaisseau dans l'Inde et son avitaillement pour le retour seront moins forts, il en résulte que le capital à employer sera de 1,557,145 fr.

Pour donner à cet armement tout l'avantage que l'on peut lui

supposer, je lui accorde 40 des 70 pour $\frac{0}{0}$ de bénéfice brut que donnent ces marchandises en France, ce qui portera sa vente à l'Isle de France à . . . . 2,180,003 fr.

A quoi il faut ajouter, pour la valeur du vaisseau en retour . . . . 130,000 fr.

Produit brut . . . . 2,310,003 fr.

Sur quoi il faut déduire : commission de vente, intérêt de l'argent, assurances en retour, salaires de l'équipage, gratification à l'état-major, frais de débarquement, magasinage, etc. 392,254

Il ne restera net que . . . . 1,917,749 fr.

somme insuffisante pour payer la mise dehors, qui s'élevait à 1,962,124 francs; ce qui présente 44,375 fr. de perte, ou environ 2 $\frac{1}{4}$ pour $\frac{0}{0}$.

J'observe que j'ai été obligé de précompter l'intérêt de l'argent dans ces deux comptes, à cause de la différence de sa valeur entre la métropole et la colonie.

Voyons actuellement quel sera le résultat de l'expédition faite en Europe, pour acheter à l'Isle de France les mêmes marchandises de l'Inde.

Je suppose à cet armement, comme aux précédents, une cargaison de 1,500,000 francs; mais comme il doit porter des marchandises propres à la consommation de la Colonie en même-tems qu'il en aura pour l'Inde, j'élève cette partie de son chargement à 800,000 fr., dont 600,000 fr. pour cette dernière destination et 200,000 fr. pour l'Isle; d'où il suit qu'il n'aura en piastres que 700,000 fr.; sa mise dehors s'élevera à 1,778,000 francs.

Les 600,000 francs d'articles pour les Indes jouiront, à la vente, du bénéfice de 20 pour $\frac{0}{0}$ que j'ai attribué à ce débouché; et les 200,000 francs de ceux pour la Colonie, de 30 pour $\frac{0}{0}$.

Le

Le capital disponible à l'Isle de France sera de 1,576,191 francs; mais cette somme employée en marchandises qui ont déjà acquis un bénéfice de 40 pour $\frac{0}{0}$ dans la Colonie, ne représente plus que celle de 1,125,851 francs qu'elles ont coûté dans l'Inde, ci . . . . 1,125,851 fr.

Bénéfice brut que donne ordinairement ce commerce en France, à 70 pour $\frac{0}{0}$	788,095
Produit de la cargaison	1,913,946 fr.
A quoi ajoutant celui du vaisseau en retour . .	120,000
Produit brut en France	2,033,946 fr.
Les frais au désarmement s'éleveront à	248,643
Il reste net	1,785,303 fr.
Pour payer la mise dehors de	1,778,000
Et conséquemment un bénéfice de	7,303 fr.

ou de $\frac{2}{5}$ pour $\frac{0}{0}$, insuffisant pour compenser la perte de 2 et $\frac{3}{4}$ pour $\frac{0}{0}$ éprouvée à leur arrivée à l'Isle de France.

C'est ainsi que je parviens à la solution de la question que j'ai proposée ; j'ai laissé de côté toute supposition systématique; je l'ai soumise au calcul le plus exact, et c'est le résultat de ce calcul qui prononce que le commerce le plus important de l'Inde, fait par l'intermédiaire de l'Isle de France, ne donnera que de la perte.

En effet, puisque le bénéfice brut sur les marchandises fabriquées n'est que de 70 pour $\frac{0}{0}$, il ne peut supporter les frais de deux armemens et tous ceux qui sont particuliers à l'Isle de France; aussi voit-on par-tout les commissions doubles, les frais d'assurances considérablement augmentés, les gratifications aux états-majors presque doublées, tout contribue à consommer ce bénéfice et à dépouiller les armateurs des avantages que donne le commerce direct. Ce serait en vain qu'on voudrait faire valoir la diminution

de la durée des voyages; il ne peut y avoir de compensation là où il n'y a point de profit, et l'on sera forcé de conclure avec moi, que l'Isle de France ne peut point devenir le marché des productions de l'Asie ; que ce commerce, loin de pouvoir supporter la concurrence de celui qui se fait directement, présente une perte certaine.

Je vois déjà des objections s'élever contre cette conclusion; on m'opposera des faits que l'on croira victorieux ; l'on citera des particuliers qui se sont enrichis en faisant, à l'Isle de France, le commerce des toileries de l'Inde ; ces faits sont certains, j'en ai été moi-même le témoin ; mais ces succès venaient d'une cause qui ne subsiste plus.

Les Négocians Anglais établis dans l'Inde, ainsi que les agens de leur Compagnie, n'avaient alors aucune voie pour faire passer leur fortune en Europe. Ils recherchaient avec empressement des lettres de change sur Paris. Ce moyen fournissait des fonds aux armateurs de l'Isle de France qui, loin de leur coûter des intérêts, leur procuraient de grands avantages. Ils donnaient aux Anglais leurs traites sur Paris à six mois de vue, au change de 9 francs pour la pagode à l'étoile, ce qui leur établissait la roupie à 2 fr. 50 c^{mes} argent de France, qui est sa valeur réelle.

Ces armateurs vendaient, à l'Isle de France, les marchandises qu'ils apportaient de l'Inde sur le pied de 5 fr. à 5 fr. 50 c^{mes} la roupie, et ils en convertissaient le produit en traites de la caisse royale de la Colonie sur les trésoriers à Paris, à l'agio de 5 à 10 pour $\frac{0}{0}$ de perte seulement. Ces traites étaient remises à leurs banquiers en France pour faire les fonds de celles qu'ils avaient tirées sur eux à l'ordre des Anglais. Cette opération, des plus utiles, laissait à la vente des marchandises de l'Inde un bénéfice de quatre-vingt-dix pour cent.

Les traites de la caisse sur Paris, recherchées pour un commerce aussi lucratif, prirent de la faveur ; elles montèrent

successivement, jusques en 1792, à 33 $\frac{1}{3}$ pour cent d'agio, c'est-à-dire, qu'il fallut donner 133 fr. 6 s. 8 d. de la Colonie, pour une traite de 100 francs sur le trésor. Il restait encore à ce taux un bénéfice de 50 pour $\frac{0}{0}$.

Mais le Parlement d'Angleterre a ouvert les yeux sur un commerce aussi utile pour nous; et, depuis 1798, il a permis aux particuliers de doubler le Cap de Bonne-Espérance pour leurs retours; il n'est donc plus possible de compter sur une ressource aussi précieuse : si elle subsistait encore, je n'aurais pas mis en question si l'Isle de France pouvait devenir le marché des productions de l'Asie ; l'affirmative serait aussi bien démontrée, que la négative l'est aujourd'hui.

Il serait donc dangereux de compter sur les marchandises de l'Inde pour nos retours dans notre commerce avec l'Isle de France. On n'y trouvera que quelques articles dûs à des circonstances particulières, mais jamais des affaires suivies en ce genre. Bornons-nous à celui qu'elle peut faire comme Colonie ; tirons-en les avantages qu'elle nous offre comme l'entrepôt naturel des productions de l'Asie; mais n'aspirons pas au-delà : elle est assez utile sous ces rapports, sans lui créer des ressources imaginaires. Le Négociant a trop à redouter l'effet des illusions, pour ne pas rechercher la vérité avec bonne foi; je la lui présente avec franchise, et je m'estimerai heureux si je puis lui éviter de fausses opérations.

Compte *par apperçu d'une expédition faite de* France *pour la Côte de* Coromandel *ou le* Bengale, *et son retour directement en* France.

Le corps du vaisseau, son armement, etc. . .		200,000 fr.
Cargaison en marchandises diverses,	500,000 fr.	
En piastres	1,000,000	
		1,500,000
		1,700,000 fr.

Ci-derrière		1,700,000 fr.
FRAIS.		
Commission à 2 pour % sur 700 mille francs, valeur du corps du vaisseau et des marchandises de la cargaison,	14,000 fr.	
Idem, à 1 pour % sur un million en piastres.	10,000	
		24,000
		1,724,000 fr.
Assurances d'entrée dans l'Inde à 4 pour %. . .		68,960 fr.
Montant de la mise dehors.		1,192,960 fr.

VENTE A PONDICHERY.

Les 500,000 francs de marchandises de la cargaison y seront vendues à 30 pour % de bénéfice, et produiront 650,000 francs qui, à raison de 2 fr. 50 c^mes^ la roupie, donneront .	260,000 roupies.
Le million en piastres produira.	400,000
	660,000 roupies.
Sur quoi il y a à déduire les diverses dépenses que le navire fera pendant son séjour dans l'Inde et celles d'avitaillement pour le retour. . . .	15,000
Reste à employer	645,000 roupies.
Comme l'emploi de cette somme doit supporter une commission de subrécargue, de 5 pour %, il n'y aura d'employé que	614,286 roupies.
Commission sur cette somme, à 5 pour % .	30,714
	645,000 roupies.

Les

Les 614,286 roupies, au change de 2 fr. 50 c^{mes} la roupie, font.		1,535,715 fr.
Il est généralement connu que les marchandises achetées en fabrique dans l'Inde, donnent ordinairement en France un bénéfice brut de 70 pour % escompte, de 10 pour % d'usage que l'on accorde à l'acheteur, déduit		1,075,000
		2,610,715 fr.
La valeur du vaisseau en retour.		100,000
Produit brut.		2,710,715 fr.

Frais à déduire.

Commission de vente à 2 pour % .	54,214 fr.	
Intérêt de l'argent pendant 18 mois de la durée de la campagne, à ½ p^{r}. % par mois sur 1,792,960 fr., montant de la mise dehors.	161,366	
Assurance de sortie de l'Inde sur 1,800,000 francs à 4 pour %	72,000	
Salaires pour 15 mois à l'équipage, qui en aurait reçu 3 d'avance à l'armement, à 2000 francs par mois. .	30,000	
Gratification à l'état-major. . . .	15,000	
Frais de débarquement, transport en magasin et magasinage, etc. . .	15,000	
		347,580
		2,363,135 fr.
A déduire la mise dehors.		1,792,960
Bénéfice résultant de la campagne, à 32 pour %.		570,175 fr.

COMPTE par apperçu d'une expédition faite de l'ISLE DE FRANCE pour la Côte de COROMANDEL et d'ORIXA ou pour le BENGALE, ayant pour objet la traite d'une cargaison en toileries diverses propres pour la consommation de FRANCE. (1)

Le corps du vaisseau, son armement, avitaillement, valeur en argent de France . . . . 200,000 fr.

CARGAISON.

En marchandises d'Europe, achetées à l'Isle de France		500,000	
Bénéfice à 20 pour % accordé sur ces marchandise à l'Isle de France .		100,000	
			600.000
En piastres en argent de France,		1,000,000 fr.	
Mais, comme ces piastres doivent nécessairement arriver d'Europe à l'Isle de France, elles ont à supporter les frais suivans:			
Commission d'achat en Europe, à 1 pour %.	10,000 fr.		
Fret pour l'Isle de France à 1 pour %	10,000		
	20,000 fr.	1,000,000 fr.	800,000 fr.

(1) Pour faciliter la comparaison du résultat du commerce direct d'Europe dans l'Inde d'avec celui qui peut se faire de l'Isle de France dans ces contrées, j'ai établi, dans les deux tableaux, la même somme de moyens, en argent de France, à employer au succès de chacune des deux opérations.

Ci-contre	20,000 fr.	1,000,000 fr.	800,000 fr.
Assurance d'entrée à l'Isle de France, à 1 ½ pour %.	15,000		
Intérêt de cette somme pour 6 mois, à compter du moment de l'achat en Europe à celui de l'emploi à l'Isle de France. . . .	30,000		
		65,000	
			1,065,000
			1,865,000 fr.

A quoi il faut ajouter,

Commission sur la cargaison et le vaisseau, à 3 pour %.	24,000 fr.	
Commission sur la valeur des piastres, à 1 ½ pour %.	15,975	
		39,975
		1,904,975 fr.
Assurance de l'Isle de France dans l'Inde, à 3 pour %.		57,149
Montant de la mise dehors		1,962,124 fr.

VENTE DANS L'INDE.

Les marchandises de France achetées dans la Colonie, ayant déjà obtenu un bénéfice de 20 pour %, on ne peut en espérer qu'un de 10 pour % sur les 500,000 francs seulement de l'achat primitif, lors de la revente dans l'Inde qui, joint aux 600,000 francs de leur prix d'achat, donnera 650,000 fr. qui, à 2 fr. 50 c. la roupie,

feront		260,000 roupies.
Le million en piastres donnera.		400,000
		660,000 roupies.
Sur lesquelles il y aura à déduire les dépenses du vaisseau pendant le séjour, et celles d'avitaillement pour le retour à l'Isle de France. .		6,000
Produit de la cargaison dans l'Inde		654,000 roupies.
Mais comme l'emploi de cette somme doit supporter une commission du subrécargue, de 5 pour %, il ne sera employé que		622,858 roupies.
Commission du subrécargue, à 5 pour %. . .		31,142
		654,000 roupies.
Lesquelles 622,858 roupies employées, à 2 fr. 50 c. chaque, font en argent de France		1,557,145 fr.
Bénéfice à la vente à l'Isle de France, supposé à 40 pour %		622,858
		2,180,003 fr.
A quoi ajouter la valeur du vaisseau en retour .		130,000
Produit brut.		2,310,003 fr.

Frais à déduire.

Commission de vente à l'Isle de France, à 3 pour %.	69,300 fr.	
	69,300, fr.	2,210,003 fr.

Intérêt

Montant de ci-contre	69,300 fr.	2,310,003 fr.
Intérêt de l'argent pour 12 mois, à 1 pour % par mois sur 1,962,124 fr., montant de la mise dehors	235,454 fr.	
Assurance de sortie de l'Inde sur 1,750,000 francs, valeur de la cargaison et du vaisseau, à 3 pour % . . .	52,500 fr.	
Salaires pour 10 mois à un équipage lascard, à 1000 fr. par mois, en ayant reçu deux lors de l'armement . . .	10,000	
Gratification à l'état-major	10,000	
Frais de débarquement, transport en magasin, magasinage, etc . . .	15,000	
		392,254
		1,917,749 fr.
A déduire la mise dehors		1,962,124
Perte résultant de l'expédition, à $2\frac{1}{4}$ pour % . . .		44,375 fr.

COMPTE *par apperçu d'une expédition faite d'*EUROPE *pour l'*ISLE DE FRANCE *et de retour en* FRANCE, *ayant pour objet la traite des marchandises des* INDES *dans cette Colonie.*

Le corps du vaisseau, son armement, etc . .	200,000 fr.
Comme les cargaisons que l'on porte d'Europe dans cette Colonie sont d'un très-grand encombrement, il ne sera pas possible d'y employer plus de.	800,000
En piastres en argent de France.	700,000
	1,700,000 fr.

Montant de ci-derrière		1,700,000 fr.
Commission sur la cargaison et le vaisseau à 2 pour %	20,000	
Commission sur les piastres à un pour %	7,000	
		27,000
Assurance d'entrée à l'Isle de France sur 1,700,000 francs, à 3 pour %		51,000
Montant de la mise dehors		1,778,000 fr.

VENTE A L'ISLE DE FRANCE.

600,000 francs les marchandises de la cargaison propres pour l'Inde, sur le pied de 20 pour %, argent fort, ci.	720,000 fr.	
200,000 fr. les marchandises pour la Colonie, à 30 pour %, ci	260,000	
700,000 francs en piastres. . . .	700,000	
		1,680,000 fr.
Sur quoi déduire les dépenses du séjour et celles d'avitaillement pour le retour en Europe. . . .		25,000
Produit de la cargaison et des piastres en argent fort		1,655,000 fr.
Comme l'emploi de cette somme doit supporter la commission de 5 pour % du subrécargue, il ne sera employé que.		1,576,191 fr.
Commission du subrécargue à 5 pour %		78,809 fr.
		1,655,000 fr.

Mais dans les 1,576,191 francs d'achat à l'Isle de France des marchandises de l'Inde, sont compris les 40 pour $\frac{0}{0}$ qu'elles ont bénéficié dans cette Colonie ; elles n'ont donc coûté dans l'Inde que		1,125,851 fr.
Bénéfice en Europe à 70 pour $\frac{0}{0}$, ainsi statué .		788,095
		1,913,946 fr.
La valeur du vaisseau en retour		120,000
Produit brut en France.		2,033,946 fr.
Frais à déduire.		
Commission de vente à 2 pour $\frac{0}{0}$. .	40,678 fr.	
Intérêt de l'argent pendant un an que durera la campagne, sur 1,778,000 francs, montant de la mise dehors, à 6 pour $\frac{0}{0}$ l'an.	106,680	
Assurance de sortie de l'Isle de France à 3 pour $\frac{0}{0}$ sur Le montant de la cargaison . . . . 1,576,191 fr. La valeur du vaisseau 200,000 — 1,776,191 fr.	53,285	
Salaires pour 9 mois à l'équipage qui en aura reçu trois à l'armement, à 2000 francs par mois.	18,000	
Gratification à l'état-major	15,000	
Frais de débarquement, transport en magasin, magasinage, etc.	15,000	
		248,643
		1,785,303 fr.
A deduire la mise dehors		1,778,000
Bénéfice résultant de l'expédition à $\frac{2}{5}$ pour $\frac{0}{0}$. . .		7,303 fr.

ÉTAT d'une cargaison convenable en tout tems pour l'ISLE DE FRANCE avec un vaisseau de 5 à 600 tonneaux.

Marbres........	2000	carreaux, $\frac{1}{3}$ de 9 pouces et $\frac{2}{3}$ de 12 pouces, la demie blancs et l'autre bleus, avec les pointes par proportion.
Fer............	600 qx...	$\frac{5}{12}$ de diverses largeurs, plat. $\frac{4}{12}$ carré assorti. $\frac{3}{12}$ feuillard assorti pour futailles de 30, 45, 75 veltes.
Acier..........	50	quintaux, en lingots.
Cuivre..........	150	quintaux en feuilles, propres pour doubler les navires.
	20	d°. jaune en feuilles, pour Madagascar, de 1 ligne à 1 ligne $\frac{1}{2}$ d'épaisseur.
	20	d°. jaune à fil, de la grosseur d'un tuyau de plume et de toute la longueur qu'on pourra, pour le même pays.
Plomb..........	200	quintaux, moitié en rouleau, moitié en saumon.
Vins...........	600	barriques vin, de 30 veltes chaque, avec 2 cercles de fer.
	600	caisses excellent vin rouge vieux, de 12 bouteilles d'une pinte chaque, à longs bouchons.
	200	d°. *idem*, de 24 bouteilles, *idem*.
	100	d°. vin blanc, de première qualité.
	50	d°. de 12 bouteilles chaque, vin muscat de Lunel, en bouteilles noires de pinte.

Eau-de-Vie.

Eau-de-Vie......	30 grandes pièces de 60 veltes chaque, avec 4 cercles de fer. 150 barriques de 30 veltes chaque, avec deux cercles de fer. 150 tierçons de 16 à 18 veltes, avec 6 cercles de fer. 200 caisses de 12 bouteilles noires de pinte chaque. 100 d°. de 24 bouteilles, *idem.*
Bière...........	30 barriques de 30 veltes, avec 2 cercles de fer. 200 caisses de 12 bouteilles chaque. 100 d°. de 24 bouteilles chaque.
Huile..........	300 caisses de 12 bouteilles noires de pinte. 12 barriques à brûler. 100 quintaux huile de lin.
Ratafia de Grenoble	100 caisses de 6 bouteilles noires de pinte.
Olives..........	100 caisses de 12 bouteilles.
Anchois........	50 caisses *idem.*
Câpres.........	40 caisses *idem.*
Thon mariné.....	20 caisses *idem.*
Fromage.......	50 formes de Gruyères, en boîtes de plomb. 50 d°. Parmezan. 400 d°. d'Hollande.
Savon madré....	600 quarts de caisse.
Chandelles......	200 caisses, de belle qualité, ou point.
Raisins secs de Damas	50 quintaux.

Amandes	3 boucauds, demi-fines. 2 d°. fines. 4 quintaux, amères, sans coque.
Tabac..........	400 bouteilles noires, rapé, de très-bonne qualité.
Pipes...........	1000 grosses assorties, de Dièpe.
Peintures préparées.	en blanc, bleu, jaune, rouge, noir pour 3000 francs.
Litharge........	400 liv.
Plomb à giboyer..	60 quintaux.
Cordages	300 quintaux, les $\frac{3}{4}$ en cables de 7, 9, 10, 12 et jusques à 16 pouces, et l'autre $\frac{1}{4}$ en menues manœuvres.
Jarres..........	50 jarres, grandes.
Saucissons	400 en petites jarres.
Dame-jeannes...	200 en verre noir.
Outils..........	Toutes sortes pour menuisiers, charpentiers, calfats, pour 3000 francs.
Suif............	40 barils.
Brai de Suède....	50 barils.

Ancres pour navires	3	de 600 liv	Marc.
	3	700	
	3	800	
	3	900	
	3	1000	
	3	1200	

Grapins	10 de 100 liv. 10 150. 10 200 10 300	Marc.
Étoupe noire	100 quintaux.	
Goudron	50 barils.	
Toiles à voiles	⅓ en rondelettes. ⅔ en 4 et 6 fils.	pour 12,000 francs.
Bouchons	100 mille de liège, demi-fins, longueur ordinaire. 100 mille, communs, *idem.* 20 mille, fins, très-long.	
Cartes à jouer	50 grosses, dont ⅓ blanches et ⅔ tarrotées.	
Papier et provisions de comptoir.	150 rames à la cloche, non coupé. 50 d°. à letellier. 50 d°. à lettres. 20 d°. à états. 40 registres de 2 mains. 15 d°. de 3 mains. 10 d°. de 4. 12 journaux ou copies de lettres, non réglés. 3 grands livres avec leur répertoire. 6000 plumes d'Hollande. 20 liv. cire d'Espagne rouge. 4 d°. noire. 40 boîtes pains à cacheter, rouges. 5 d°. *idem*, noirs. 12 douzaines crayons ordinaires.	
Vermicelle	25 petites malles couvertes en bazane rouge.	

Cloux	50	quintaux à bardots, 1 pouce $\frac{1}{2}$ de long, tête plate.
	40	d°. de 2 pouces $\frac{1}{2}$, tête large et bien proportionnée, point trop forts du collet.
	20	d°. dits ailes de mouche.
	20	d°. tête de diamant.
	10	d°. à chevrons 3 pouces $\frac{1}{2}$.
	100	d°. pour construction de navires, assortis, de 5 à 10 pouces.
Chapeaux	25	Douzaines demi castor.
	25	d°. mélange.
	100	d°. à nègres.
Marbre	24	dessus de commode.
Casaques	1000	casaques à nègres, sans capuce.
	1000	d°. *idem*, avec capuce.
Bougies	100	caisses de 12 livres chaque, poids de marc, en grenier et non en paquets.
Sabots et Souliers.	300	paires gros souliers pour hommes, pour la pluie.
	600	paires escarpins, maroquin noir.
	150	d°, sabots pour femme, noirs.
	200	d°: *idem*..............en étoffe.
	200	d°. Pantoufles pour hommes, en maroquin rouge et vert.
Meubles		Quelques bureaux, commodes, tables de nuit d'un joli goût, pour environ 3000 fr.
		Deux ameublemens, dont un en maroquin vert et l'autre rouge.

Vitres

Vitres	100 carreaux, verres de Bohême, de 16 p. sur 12. 200 d°. *idem*, de 14 pouces sur 12. 400 d°. *idem*, de 14 d°. sur 11. d°. en verre ordinaire de 9 d°. sur 12. pour 4000 francs.
Rubans et Taffetas.	Rubans du plus nouveau goût, pour 12 à 1500 francs. 4 pièces taffetas rose. 4 d°. d°. blanc. 6 d°. d°. de nouveau goût. (Couleurs fines.)
Chocolat	20 boîtes de 6 liv. en fer-blanc soudé. 20 d°. de 10 liv. *idem*.
Figues	50 boîtes de 12 liv. en fer-blanc soudé.
Pierres à feu	400 mille à fusil, très-grosses.
Fusils	300 fusils, capucine du milieu en fer, celles du haut et du bas en cuivre, baguettes de fer, sans bayonnettes.
Miroirs	1200 miroirs cintrés de 6 à 8 pouces, cadres en bois, peints en rouge le plus qu'on pourra. 400 d°. de 12 à 18 pouces, peints en rouge.
Parfumeries	12 petites malles, pommades diverses, quelques douzaines de bâtons et savonettes. 12 d°. poudre.
Lampes	200 lampes en cœur. 100 d°. avec chandeliers.

Faïence	300	douzaines assiettes, barres bleues, fortes et profondes.
	100	d°. d°. isolées, façon de Rouen, plus fines.
	300	plats ovales moyens, même dessin autour que les assiettes isolées.
	50	douzaines assiettes de Strasbourg, jaspées.
	150	saladiers de Strasbourg, jaspés, 3 pour 2.
	100	plats à barbe.
	50	fontaines garnies.
	1000	pots à confitures d'une livre.
	1000	d°. de ½ livre.
	150	biberons en faïence.
	200	carafes moyennes, contenant une pinte.
	100	douz^es^ de tasses jaunes et leurs sous-coupes.
	50	sucriers; point de théïère.
	600	casseroles de 8 au nombre.
	200	d°. de 10 au nombre.
	100	d°. de 6 au nombre.
	100	nombres de pots-de-chambre, assortis.
	200	d°. de marmites *idem.*
	200	d°. assiettes.

Marmites en fer ou potin.	300	marmites d'un point.	Il ne faut pas de chaudrons, mais de vraies marmites de fer ou potin, à pieds, sans couvercles, sans anses, et de fabrique française, pour 5 à 6 mille francs.
	300	d°. de 2.	
	200	d°. de 3.	
	100	d°. de 4.	
	100	d°. de 5.	
	100	d°. de 6.	
	50	d°. de 7.	
	50	d°. de 8.	
	40	d°. assorties de 50 à 80.	

TABLEAU

Approximatif de la consommation annuelle des marchandises de France, dans l'isle de ce nom et celle de la Réunion.

Vin		Sur une population de 12,000 blancs et hommes libres de couleur, j'ai supposé que 10,000 consommaient une bouteille et demie de vin par jour, ensemble 15,000 bouteilles, faisant environ 62 barriques, et pour 365 jours pour l'année, 22,630 barriques, faisant Tonneaux.	5657	à 80 fr. la barrique.	F. 1,810,400.
Huile	3	Bouteilles par mois pour chaque consommateur, faisant pour une année 360,000 bouteilles, à 12 bouteilles par caisse, 30,000 caisses, et à 16 caisses par tonneau	1875	à 40 s. la bouteille.	720,000.
Savon	4 ℔	Par mois pour *idem*, faisant, par année, quatre mille huit cents quintaux	240	à 70 fr. le quintal.	336,000.
Bière	2000	Barriques, à 4 au tonneau	500	à 60 fr. la barrique.	300,000
Eau-de-Vie	2000	Barriques, ensemble 60,000 veltes	500	à 5 fr. la velte	300,000.
Viandes Salées	4000	Barils, à 6 barils au tonneau	666	à 80 fr. le baril	320,000.
Fer	8000	Quintaux	400	à 25 fr. le quintal	200,000.
Cordages	4000	Quintaux	200	à 45 fr. ... *id*	180,000.
Clous	3000	Quintaux, de diverses qualités	150	à 60 fr. ... *id*	180,000.
Plomb	2000	Quintaux	100	à 25 fr. ... *id*	50,000.
Toiles a Voiles		Diverses qualités	100	pour	600,000.
		En diverses autres marchandises, comme toiles, soieries, bas, chapeaux, meubles, bijoux et autres, détaillées dans l'état de cargaison propre pour l'Isle de France	200	pour	800,000.
		Tonneaux.	10588		F. 5,616,400.
		Il est à présumer que l'Isle de la Réunion, consomme à-peu-près les $\frac{2}{5}$ de ce que consomme l'Isle de France	4234		2,246,560.
		Tonneaux.	14822	Coûtant en France.	F. 7,862,960.

CHAPITRE II.

MOKA.

AVANT de développer ce que j'ai à dire dans ce Chapitre, je dois former ici une réclamation d'autant plus nécessaire, que je veux éviter d'être accusé de plagiat.

J'appris, il y a quelque tems, que le citoyen Fromant avait fait imprimer, dans l'an 4, un ouvrage sur le commerce de la mer Rouge et sur celui des Indes par cette mer. J'ai désiré le connaître; et j'ai trouvé dans les lettres 12 et 13, des détails qui appartenaient à des achats et des ventes que je fis moi-même à Moka dans l'année 1774, et que le citoyen Peuchet a inséré dans son Dictionnaire universel de sa Géographie commerçante. J'en aurais été surpris, si je ne m'étais rappelé les avoir donnés au cit. Fromant à l'Isle de France, à mon retour de Moka, dans la même année. Il les a insérées dans le même ordre et presque dans les mêmes expressions.

Je sai gré au citoyen Fromant du cas qu'il a fait des notes que je lui remis à sa prière. Je ne puis me plaindre de ce qu'il les a publiées; je ne lui avais pas demandé le secret, car j'étais loin de penser, à cette époque, que je ferais imprimer un jour le Manuel sur le Commerce des Indes et de la Chine; mais je dois espérer qu'il trouvera naturel que je donne les mêmes détails dans ce Chapitre, et que j'en revendique la propriété.

MOKA est une ville considérable de l'Arabie Heureuse, située

sur les bords de la mer Rouge, à quinze lieues du détroit de Babelmandel, à 13d 16′ de latitude nord et à 40d de longitude, à l'est du méridien de Paris. Le territoire de ses environs est aride et sablonneux. L'air, qui y est très-chaud, se trouve heureusement raffraichi pendant la mousson du nord-est par une forte brise qui s'élève tous les jours vers les neuf heures du matin et qui dure jusques à huit heures du soir.

On trouve dans cette Ville, des fruits, du poisson, du gibier, de très-bonnes vaches à lait, quantité d'excellens moutons qui sont apportés de l'Abissinie, et quelques fruits d'Europe.

Moka est, depuis très-long-tems, la ville de l'Arabie Heureuse qui fait le plus grand commerce avec l'Asie. Les Français, les Anglais et les Hollandais y ont des loges ou factoreries, mais ils n'ont point d'agent sédentaire. Le commerce que ces trois nations y font aujourd'hui n'est pas important.

Pour satisfaire à l'un des articles de sa charte, la compagnie anglaise envoie, tous les deux ans, un de ses vaisseaux à Moka. Il part de Bombay en décembre, et se rend à Surate pour y charger à fret des cotons filés et en bourre, de même que des toileries, pour compte des marchands Mores et Gentils établis dans cette ville, qui font un commerce suivi en Arabie. Le fret que ce vaisseau gagne, et qui est assez considérable, sert pour l'achat, en partie, de trois à quatre mille balles de café qu'il porte à droiture en Angleterre. Les retours des produits des marchandises à fret, se font presqu'en totalité en espèces sur de petits bâtimens Mores qui retournent à Surate.

Les Hollandais envoient rarement aujourd'hui à Moka. Plusieurs bâtimens de notre commerce y ont été depuis la suppression du privilège de la compagnie française; ils y ont chargé principalement du café et différentes drogueries que l'on y trouve.

Par

Traité entre la France et le Roi d'Yemen, et privilèges de la Nation Française.

Par le traité conclu en 1737, entre la France et le Roi d'Yemen, les Français jouissent des privilèges suivans :

1°. D'exercer librement leur religion à terre, et de faire ensévelir leurs morts dans Babelmondi, qui est le lieu destiné à la sépulture des Européens.

2°. De débarquer et d'embarquer leurs marchandises avec les bateaux de leurs navires.

Quoique l'on ne trouve aucun avantage à faire usage de ce privilège, parce que les bateaux des navires ne peuvent suffire, et que les marchandises y seraient mouillées à cause des fortes brises qui agitent la mer dans cette rade ; néanmoins, pour se maintenir dans la jouissance de ce droit, il est convenable de profiter de quelques jours de beau tems pour en faire usage. Je voulus en jouir en 1774, et je n'y parvins qu'après avoir éprouvé beaucoup de difficultés ; mais jaloux de maintenir un droit qui appartient à la nation, j'eus recours à l'autorité du Gouverneur, auquel je rappellai le traité de paix de 1737. Il fit d'abord semblant de l'ignorer, et ce ne fut qu'après une explication assez vive qu'il parut persuadé de mon droit, et qu'il donna des ordres pour me satisfaire à cet égard.

3°. De monter sur des mules ou sur des ânes pour aller promener ; mais alors les Français sont obligés de sortir de la ville par la porte *Sandal* ou par la petite porte qui est entre celle-ci et celle de *Chadely* ; cette dernière étant regardée comme sacrée par les gens du pays, nul Européen ne pourrait y passer ni à pied ni à cheval, sans être maltraité par la populace. On ne peut aussi passer qu'à pied devant la maison du Gouverneur.

Lorsqu'un vaisseau Européen mouille dans la rade de Moka, le Gouverneur de la ville envoie à bord quelques moutons et des herbages. L'Emir Ebahar (1) envoie aussi deux moutons. On

---

(1) Capitaine du Port.

donne, dans cette occasion *seulement*, quelques piastres aux domestiques qui apportent ces présens.

Il est d'usage, lorsque le capitaine et le subrécargue d'un navire Européen quittent leur bord la première fois, pour descendre à terre, que leur navire salue de cinq, sept, neuf ou onze coups, suivant sa grandeur ou le nombre de canons dont il est armé : ce salut annonce leur prochaine arrivée à terre. Le Fort le leur rend par le même nombre de coups ; et le Gouverneur donne des ordres pour que l'on envoie, au-devant d'eux, deux de ses chevaux et des joueurs d'instrumens qui précèdent leur marche dans la première visite qu'ils vont lui rendre. Ces honneurs produisent un bon effet sur l'esprit des gens du pays, chez lesquels ces sortes de cérémonies annoncent de la considération ; on doit donc les exiger ; et s'ils n'étaient pas rendus, faire dire à l'Emir Ebahar que l'on va retourner à bord en attendant qu'on les rende.

Conduite à tenir.

Les capitaines et les subrécargues Européens une fois descendus à terre, ne peuvent plus retourner à leur bord sans en faire prévenir l'Emir. Cette mesure tient, m'a-t-on dit, à une inquiétude du Gouvernement offensante pour les nations Européennes; il craint que nous ne quittions le pays sans avoir payé la douane et les présens d'usage.

On doit éviter avec le plus grand soin tout commerce avec les femmes : en recevoir chez soi ou en voir chez elles, serait s'exposer à des événemens dont les suites pourraient être fâcheuses. On ne doit pas non plus entrer dans les mosquées.

On peut d'ailleurs aller par-tout, soit au-dedans soit au-dehors de la ville ; mais il est prudent de ne pas se trouver la nuit dans les quartiers reculés que les Européens fréquentent peu ; en général les Capitaines des vaisseaux ne sauraient trop surveiller la conduite de leurs équipages pour empêcher qu'ils ne commettent des désordres, qui les exposeraient aux plus grands désagrémens, peut-être même au pillage de leurs maisons. La prudence

exige sur-tout qu'ils aient attention à ce que la porte de leur maison d'habitation soit toujours fermée avant onze heures du soir : au reste, la ville est toujours tranquille, et l'autorité du Gouverneur respectée.

Usages du Commerce.

Le commerce se fait à Moka par l'entremise des courtiers. Chaque nation Européenne a les siens attitrés ; et comme ceux qui sont attachés aux Français sont ordinairement nommés par le Gouvernement de Pondichery, nos subrécargues ne doivent pas en employer d'autres; d'ailleurs le Gouverneur de Moka, auquel cette mesure m'a paru convenir, ne le permettrait peut-être pas. Les Banians qui exercent ces emplois sont, en général, d'un caractère doux, craintifs, prévenans, mais rusés.

Comme on est dans l'usage à Moka de faire deux ou trois mois de crédit aux acheteurs, qui ne donnent pour l'ordinaire qu'un faible à-compte lors de la livraison des marchandises, on serait exposé à des pertes inévitables sans un courtier qui connaît les facultés de ceux auxquels on vend et dont il se rend garant.

Cette précaution met dans la nécessité de ne vendre qu'aux marchands que les courtiers présentent, et les rend, en quelque sorte, les maîtres de notre commerce, mais les dangers auxquels on s'exposerait, en ne s'en servant pas, pourraient être encore plus grands; d'ailleurs, pour prévenir cet inconvénient autant qu'il est possible, lorsqu'une marchandise n'est pas portée à un prix convenable, on doit menacer le courtier de la retirer et de la remporter, ce qui pouvant être fait sans payer les droits de la douane ni le courtage, les met en considération.

Toutes les marchandises sont visitées à leur descente à terre. Les nations Européennes jouissent du droit de faire faire cette visite dans leur factorerie. Le Gouverneur y préside, et lorsque par des affaires particulières ou pour vaquer à des cérémonies religieuses, il ne peut y assister, celles qui sont descendues à terre pendant la journée, sont mises au caravanserai (1) où elles

(1) Magasin de la Douane.

payent quatre cabirs par balle ; c'est ce qu'il faut faire ensorte de prévenir, en faisant demander la veille au Gouverneur, s'il sera libre le lendemain. Ce sont ordinairement les courtiers qui sont chargés de ces sortes de messages.

Pour éviter que les marchandises ne soient trop froissées, lors de la visite, on accorde une gratification de quelques piastres aux gens de la douane qui les déballent et les présentent à l'inspection.

On ne peut vendre à aucun marchand particulier qu'après avoir fait la vente d'une partie quelconque au corps des marchands réunis ; c'est ce qu'on appelle faire le contrat. Il en est de même pour l'achat des cafés à Betelfagui. On continue à vendre au prix du contrat tant qu'on y trouve son avantage ; quand on en est mécontent, on clos le marché, et dès ce moment on a la faculté de vendre à qui l'on veut.

Il est d'usage de faire au corps des marchands un présent de quatre challes de la valeur de 15 piastres de terre ou de Moka chacun ; mais si la vente qu'on leur a faite est de peu de valeur, on peut leur contester cette coustumade (1) ou du moins la réduire le plus qu'il est possible.

Les bateaux du pays dont on se sert pour le débarquement et l'embarquement des marchandises, se payent deux piastres de terre par voyage. Il faut avoir l'attention de les charger autant qu'ils doivent l'être relativement au tems qu'il fait, et sans trop écouter les bateliers, qui cherchent à prendre le moins de marchandises qu'ils peuvent. Pour éviter toute querelle en cas d'obstination de leur part, il faut avoir recours à l'autorité du Gouverneur ; ce serait s'exposer à des avanies que de se faire raison soi-même. On doit, dans tous les cas, éviter d'en venir à cette extrémité.

Il n'est pas inutile d'observer qu'on a tout à craindre de l'infi-

---

(1) Usage.

délité

délité des bateliers. Il est donc indispensable de mettre dans chaque bateau, un ou deux matelots de confiance quelle que soit l'espèce des marchandises que l'on débarque.

L'eau pour la provision se fait avec les bateaux des navires. La charge de la chaloupe est fixée à huit futailles grandes ou petites. Il faut donc n'employer que des premières. Le transport de l'eau pour remplir ces huit futailles au lieu de l'embarquement se paye six piastres courantes ; on la prend dans un quartier reculé de la ville.

Coustumades ou usages pour les frais à payer aux Coulis. (Porte-fais.)

Ces frais sont ceux du transport des marchandises du quai à la factorerie. Ils se payent en piastres de Moka ou de terre, ce qui est synonime.

Toileries de toute espèce.	Six piastres pour 100 balles, et deux piastres aux coulis attachés au service de la factorerie pour les entrer et les arranger dans les magasins.
Sucre	Les 100 canastres, *idem.*
d°. en Sacs.....	Pour 100 sacs, deux piastres six cabirs, et 60 cabirs pour les entrer et les arranger en magasin.
Riz	Pour 100 sacs *idem*, et de plus 40 cabirs aux coulis de la factorerie qui vident les sacs lors de la vente.
Gingembre, Poivre, Cardomomon.	Sur le même pied que l'article des sucres.
Benjoin en caisses	Sept caisses pour une piastres, et 2 cabirs ½ pour les entrer et les arranger en magasin.

Benjoin, basse sorte.	En paquets de nattes, de trois pains chaque. Six piastres les 100 paquets, et 60 cabirs pour les entrer en magasin.
Porcelaine......	Sept caisses pour une piastre, et deux cabirs et demi par caisse pour les entrer en magasin.
Tabac en feuilles.	Six piastres pour 100 balles, et 60 cabirs pour les entrer en magasin.
Acier en sacs ou en caissons.	Dix pour une piastre, et deux cabirs chaque pour les entrer en magasin.
Fer............	Une piastre quinze cabirs pour cent barres.
Café...........	Une piastre, pour 50 balles, aux coulis de la factorerie pour les recevoir et mettre en magasins à leur arrivée de Betelfagui. Une piastre, pour dix balles, aux coulis de la douane pour transport de ces balles de la factorerie à la marine. Aux bateaux, pour le transport à bord du navire, deux piastres par voyage de 50 balles.

Frais de balance à la douane.

La pesée de deux sacs, ou d'une canastre de sucre, se paye quatre cabirs.

Une caisse de benjoin.....	Chacune de ces cinq pesées se paye 4 cabirs.
Deux fardes gingembre....	
Deux d°. de poivre....	
Deux d°. cardamomon...	
Une balle tabac........	
Dix barres de fer.......	Cinq cabirs.

L'encens, la gomme, la mirrhe et l'aloës payent 8 cabirs ½ d'Espagne par Faracella, pour frais de balance et gratification aux écrivains de la douane.

Lorsque l'on a beaucoup de marchandises à faire peser à la douane et que l'on veut être traité favorablement par les peseurs, il faut leur faire un présent de quelques piastres ; on leur en fait donner la moitié lorsque l'ouvrage est un peu avancé et le restant à la fin des pesées.

Il faut aussi leur donner, de tems à autre, quelques bouteilles d'eau-de-vie ou d'arac; on gagne toujours à ces petites attentions.

Vente des marchandises.

La vente des marchandises se fait en piastres d'Espagne ou en piastres de Moka, suivant l'espèce de marchandises, ainsi que je l'indique à chacun des divers articles d'importation.

Epoques des payemens.

Il y a à Moka quatre époques fixes de payemens, chaque année. Ce fait est généralement inconnu, et ce n'est pas sans peine que je suis parvenu à m'assurer de cette vérité, que les courtiers cachent avec soin aux Européens; ils évitent, autant qu'ils le peuvent, de les instruire sur ce qui leur importe de connaître, parce qu'ils font eux-mêmes des achats en participation avec les marchands du pays, et qu'il est de leur intérêt de laisser les capitaines et les subrécargues dans l'ignorance de ce qui peut nuire à leurs spéculations.

Ils s'apperçurent que je cherchais à m'éclairer sur le commerce de l'Arabie, et se méfièrent d'autant plus de mes recherches, qu'ils savaient que je parlais assez la langue du pays pour me faire entendre : aussi me faisaient-ils suivre dans mes courses par un de leurs écrivains, afin de savoir où j'allais puiser mes instructions. Il serait inutile de dire tout ce que je fis pour acquérir les connaissances que je désirais avoir. Il me suffit de faire connaître les avantages qui découlent du succès de mes recherches.

On se sert à Moka du mot *narozo* pour exprimer celui de journée. Il vient de *naardi* qui, en arabe, signifie *jour*. On en compte 365 dans l'année qui commence le 25 septembre (3 vendémiaire.) Le premier payement se fait aux 50 narozos, qui sont le 13 novembre (22 brumaire.) Le second est celui des 150 narozos,

21 février (2 ventôse.) Le troisième, celui des 250 narozos, 1er juin (12 prairial) et le quatrième a lieu aux 350 narozos, 9 septembre (22 fructidor.)

On ne vend point pour comptant à Moka, mais pour le payement courant; ce qui rend le terme plus ou moins long, suivant que l'on arrive à une époque plus ou moins éloignée du payement: la plus favorable, lorsqu'on a une cargaison à vendre, est celle de la fin de février (10 ventôse) ou celle des 150 narozos, parce que les marchands ont alors l'espérance de vendre ce qu'ils achètent avant que le terme des 250 narozos soit arrivé, et cette considération les rend plus faciles sur les prix; d'ailleurs en arrivant en février (ventôse) on est rendu des premiers et l'on éprouve moins les effets de la concurrence.

Voilà un des premiers avantages à retirer de la connaissance des époques des payemens dans le pays d'Yemen; il en est un second qui mérite également l'attention des capitaines et des subrécargues qui ont des achats à faire en café: c'est qu'ils ne doivent avoir aucun égard aux pressantes sollicitations des courtiers, qui cherchent à les déterminer à se rendre à Betelfagui long-tems avant les derniers jours du mois d'avril (10 floréal); ce n'est qu'alors qu'il leur convient d'y arriver, parce que les marchands ou les commissionnaires, pressés par l'approche du payement des 250 narozos, le plus fort de l'année, sont forcés de se relâcher sur les prix et qu'on obtient, à cette époque, les cafés à meilleur compte. Ils sont d'ailleurs plus secs, et l'on peut en faire un meilleur choix, parce que le marché est alors mieux fourni.

Courtage. Il se paye un et demi pour cent sur le montant des ventes et des achats des marchandises; celui pour les achats des gommes, encens, aloës et des autres drogueries n'est pas déterminé, parce que ce n'est point ordinairement les courtiers qui les font acheter. On accorde demi piastre courante par bahar à ceux qui les procurent.

Douane.

DOUANE. Les Français la payent à cinq pour cent; mais comme ce sont les marchands du pays qui acquittent ce droit sur le montant de leurs acquisitions, le prix que je donne de chacun des articles que je vendis en 1774, est quitte de ce droit.

Les marchandises mises à terre et rembarquées par le défaut de vente ne payent point de douane.

DROITS. Ancrage, 372 piastres d'Espagne de poids, pour les navires à trois mâts, et 250 pour ceux à deux mâts. Droits et présents d'usage.

Au Gouverneur, 2 $\frac{1}{4}$ pour $\frac{0}{0}$ sur le montant du produit des marchandises vendues et sur les achats faits tant à Moka qu'à Betelfagui.

Lors de la visite de congé, on présente au Gouverneur une *abaye*, espèce de manteau de drap, du prix de 12 piastres 12 cabirs.

A l'Emir Ebahar	20	piastres courantes.		
A l'écrivain de la porte de la marine .	12	d°.	12	cabirs.
Aux pions, domestiques qui ont servi à la factorerie	12	d°.	12	d°.
Aux timbaliers du Gouverneur	13	d°.	29	d°.
Au gardien de la porte Chadely, par 24 balles de cafés arrivés de Betelfagui . .	1	d°.		
Aux écrivains de la porte Chadely. . .	10	d°.		
Aux peseurs de la douane, par 200 balles.	1	d°.		

Il est d'autres droits qui sont payés sur le riz que l'on porte à Moka ; les uns sont acquittés par les acheteurs et les autres par les vendeurs.

Sur chaque toman mesuré et livré, il est perçu en nature et aux frais des acheteurs, 5 quelas ou un huitième, dont voici l'application :

3 quelas pour les droits dûs au Gouverneur.

1 quelas pour les écrivains de la douane,
et 1 quelas pour les mesureurs.

De son côté le vendeur paye ;

$\frac{1}{2}$ quelas par chaque toman vendu, pour le droit dû au Gouverneur.

1 quelas par 12 tomans, pour les coulis de la douane.

1 quelas par 20 tomans, pour ceux de la factorerie.

Malgré tous ces dons d'usage, on devrait ne délivrer que 170 à 175 livres marc par toman ; mais il s'est introduit tant de friponneries dans le mesurage, que l'on est fort heureux lorsqu'on ne donne que 190 livres pour cette mesure.

Les agens de l'ancienne Compagnie Française étaient dans l'usage d'allouer aux courtiers 350 piastres d'Espagne de poids pour les frais de leur voyage de Moka à Betelfagui et de retour à Moka avec leurs bagages, ce qui est exhorbitant. Je me refusai de payer une aussi forte somme ; ce ne fut qu'après une vive altercation, que je les obligeai à se contenter de 160 piastres. Il n'eut pas été de la dignité d'un subrécargue d'une compagnie avec privilège exclusif, de regarder à de semblables misères, trop au-dessous de l'importance qu'ils affectaient en leur qualité d'agens d'une haute puissance.

MONNAIES. Celles qui ont le plus de cours à Moka sont les suivantes :

Monnaies d'Or.

Sequins vénitiens.
Sequins Fondoucly.
Ducats ou sequins d'Hollande.

Monnaies d'Argent.

Piastres gourdes d'Espagne.
Talers ou karagrous de Hongrie.

La valeur de toutes ces monnaies se rapporte à la piastre de

compte de Moka, qui n'est qu'une monnaie idéale, mais qui sert de type à toutes les autres.

Lors de mon arrivée à Moka, en 1774, avec le vaisseau le Gracieux que je commandais, j'avais une cargaison composée de diverses marchandises de France, et quatre-vingt mille piastres gourdes à effigie; c'était les premières de ces nouvelles monnaies espagnoles qui paraissaient dans cette ville. On y connaissait celles aux deux globes, de même que les mexicaines et les péruviennes; mais ces premières leur étaient inconnues : je les présentai à mes courtiers, qui furent étonnés de voir une monnaie qu'ils ne connaissaient point et dont ils ne pouvaient déterminer, me dirent-ils, la valeur comparativement avec la piastre de Moka. Ils me demandèrent 100 des miennes pour leur servir à faire les recherches qui leur étaient nécessaires pour avoir un rapport assuré. Ils trouvèrent que, pour me tenir compte de 121 piastres $\frac{1}{2}$ de Moka, qui représentaient 100 piastres d'Espagne, péruviennes ou mexicaines, il fallait que je leur donnasse 107 piastres à effigie.

Comme je n'avais alors aucune connaissance de la différence qui existe entre les anciennes piastres mexicaines et celles à effigie, je craignis d'être surpris; et je leur demandai le procédé par lequel ils avaient déterminé ce rapport.

Ils me dirent que, comme on ne frappait pas monnaie à Moka, ils ne pouvaient prendre mes piastres à effigie que relativement à leur poids, en les comparant avec celui des talers ou karagrous de Hongrie; je leur observai vainement que le poids n'était pas la seule règle à suivre pour évaluer les monnaies, qu'il fallait encore avoir égard à leur degré de fin.

Partant de leur principe, ils pesèrent 100 talers de ceux frappés quelques années avant 1774, il fallut 104 piastres à effigie pour représenter le même poids, qui se trouva de . . . 88 okias. (1)

---

(1) Once du pays.

Mais les cent de ceux qui furent portés dans les premiers tems à Moka, et qui servirent à établir le rapport qu'il y a entre ces espèces et la piastre de compte, pesaient . . . . . . 91 okias.

D'où il résulte une différence de 3 pour % entre les anciens talers et les nouveaux, qui a déterminé l'usage suivi depuis longtems à Moka de donner 103 des derniers talers pour que l'on tienne compte de 121 piastres ½ du pays.

D'après ces données ils déterminèrent,

1°. Que je leur donnerais, en piastres à effigie, le poids de 100 talers, c'est-à-dire, 104 piastres.

2°. Que ces 104 piastres ne représentant que 104 talers nouveaux, j'en ajouterais trois autres pour égaliser le poids de 100 talers anciens.

En sorte que, pour qu'ils me tinssent compte de 100 piastres d'Espagne mexicaines, dites de poids, qui représentent 121 p^tres ½ de compte à Moka, il fallait que je leur donnasse 107 piastres à effigie; néanmoins ils se contentèrent, par arrangement, de 105 de mes piastres.

Mais si ces données insidieuses des courtiers me déterminèrent à leur en donner quarante mille à ces conditions, la connaissance que j'acquis, trop tard, de leur véritable valeur à Moka, me porta à leur refuser les quarante mille qui me restaient, et me fit reconnaître que j'avais été trompé. Je me plaignis vivement à eux de ce qu'ils avaient abusé de ma bonne foi, et de ce qu'ils m'avaient laissé ignorer une circonstance qu'il était de leur devoir de m'indiquer; la voici :

Les bâtimens mores de Surate, Bombay, Calicut et autres lieux de la côte de Malabar, qui portent des cargaisons dans la mer Rouge, font leur retour presqu'en totalité en espèces. Ces Indiens connaissaient les piastres à effigie; et comme 100 de ces piastres se vendent chez eux de 208 à 210 roupies, et que 100 talers ne s'y vendent que 202 à 204 roupies, ils recherchèrent ces piastres et donnèrent volontiers contr'elles un pareil nombre de talers; or,

or, comme 103 talers passent à Moka pour 121 piastres $\frac{1}{2}$ et que j'en avais donné 105 des miennes aux courtiers pour acquérir la même valeur, ils gagnèrent 2 pour $\frac{0}{0}$ sur moi en échangeant mes quarante mille piastres contre des talers avec les marchands mores. J'aurais ignoré cette circonstance, sans l'attention très-soutenue que j'apportais à connaître tout ce qui se passait dans un pays où j'avais à traiter avec des gens accoutumés à profiter du défaut de lumières des étrangers. Dès que je fus instruit de la véritable valeur de mes piastres, je changeai moi-même, avec les marchands Indiens, les quarante mille qui me restaient.

L'avantage du change des piastres gourdes à effigie sur celui des talers ou karagrous de Hongrie provient de la différence du titre de ces espèces que les courtiers avaient niée.

J'eus l'occasion, avant la fin de mon séjour à Moka, de me procurer une ancienne piastre mexicaine; je trouvai qu'elle pesait 8 kafelas $\frac{3}{4}$; celle à effigie ne pese que 8 $\frac{1}{2}$. Cette différence s'accorde, à très-peu de chose près, avec le rapport qui se trouve entre 91 okias, que pèsent 100 talers de poids, et 87 okias 5 kafelas que pèsent les 100 piastres mexicaines.

SARAF. Les sarafs, qui sont les essayeurs et les peseurs des monnaies, donnent 91 okias de talers pour 87 okias 5 kafelas de piastres d'Espagne à effigie; ce qui fixe la différence des titres de ces espèces: c'est sur ce pied qu'il faut donner et recevoir ces différentes monnaies.

Le droit de sarafage se paye à un pour mille.

La différence qui existe entre les piastres de Moka et celles d'Espagne de poids, étant de 21 $\frac{1}{2}$ pour $\frac{0}{0}$, il en résulte que les 100 piastres de Moka ne valent que 82 piastres 24 cabirs $\frac{88}{243}$ d'Espagne.

On divise la piastre de Moka et celle d'Espagne de poids, en 80 cabirs; cette division a pour base une monnaie qui n'existe plus.

Valeur de la piastre de Moka suivant les monnaies avec lesquelles on la paye.

En donnant 103 piastres d'Espagne à effigie, achetées en France à 5 francs 30 c^{mes} pour 121 piastres $\frac{1}{2}$ de Moka, cette dernière viendrait à 4 francs 49 c^{mes}.

En donnant 103 talers ou karagrous de Hongrie, coûtant en France 5 francs 50 c^{mes}, pour 121 piastres $\frac{1}{2}$ de Moka, celle-ci reviendrait à 4 francs 66 c^{mes}.

D'où il suit qu'il y a une économie, de près de 4 pour $\frac{0}{0}$, en portant à Moka des piastres gourdes à effigie, au lieu de talers.

Sequin vénitien. Il est marchandise à Moka. Sa valeur varie suivant le plus ou moins de demandes et la rareté des espèces, sans cependant que cette différence soit bien sensible. C'est de tous les sequins celui qui a le plus de cours dans cette ville; il passe ordinairement pour 2 piastres 50 à 55 cabirs de compte, et quelquefois pour 2 piastres $\frac{3}{4}$ ou 60 cabirs.

Les 100 sequins vénitiens de poids doivent peser 11 okias un kafelas, moins quelques fractions; lorsqu'ils manquent de poids, il faut en ajouter un, deux et même jusqu'à trois pour suppléer au courtige. Il est donc essentiel de n'en prendre que de poids en Europe, et sur-tout d'éviter d'en recevoir qui soient percés.

Ce sequin coûte ordinairement, en Europe, 11 francs 75 c^{mes}. Il ne fait donc revenir la piastre de compte de Moka qu'à 4 fr. 38 c^{mes}.

Cette monnaie gagne donc 6 $\frac{1}{3}$ pour $\frac{0}{0}$ sur les talers, différence bien considérable pour des monnaies et sur-tout bien importante sur une cargaison dans laquelle il faut toujours cinq à six cent mille francs en numéraire. Il paraît que l'on n'a pas fait attention jusques ici à l'avantage que présente ce sequin, puisque l'on a porté des talers et des piastres à Moka et que l'on continue vraisemblablement à ne porter que de ces monnaies.

Sequin Fondoucly. Il passe à Moka pour deux piastres 42 à

43 cabirs de terre; il y est assez courant, quoique moins recherché que le vénitien. Il faut observer aussi de n'en porter que de poids et qu'ils ne soient pas percés. J'en ai pesé dix qui n'ont pesé que deux à trois grains de moins qu'un pareil nombre de vénitiens.

En achetant le sequin fondoucly en Europe à 11 francs 25 c^mes^, la piastre de Moka revient à 4 francs 45 c^mes^.

Ducat d'or d'Hollande. Il est reçu à Moka pour 2 piastres 47 à 48 cabirs de compte; acheté en France à 11 francs 25 c^mes^, la piastre de Moka revient à 4 francs 33 c^mes^.

COMPTES. Ils s'y tiennent en piastres de Moka et en piastres d'Espagne; mais ils se convertissent et se soldent tous en cette dernière monnaie.

POIDS. On se sert du bahar pour déterminer le poids des marchandises; il répond à 405 livres poids de marc.

Il se divise en 15 faracellas de 27 livres marc chaque.

Le faracella se divise en 10 mans.

Le man pèse 2 livres $\frac{7}{10}$ poids de marc.

Les fractions du man ne sont comptées à la balance de la douane que jusques à demi man.

La baze de tous les poids en usage à Moka est l'okia.

Ce poids est le même dans toutes les villes de l'Yemen; il pèse une once et $\frac{2}{25}$ marc, à peu de chose près. Il se divise en 10 kafelas, et celui-ci en demi, quarts, huitièmes et seizièmes. Quatorze okias $\frac{3}{4}$ répondent, à très-peu près, à notre livre poids de marc.

Il faut 400 okias pour faire le faracella à Moka; mais ce dernier poids n'est pas composé du même nombre d'okias dans tout le pays de l'Yemen. Il varie quelquefois dans le même endroit, suivant la qualité des marchandises.

Les poids dont on se sert à la douane de Moka, seul endroit

où l'on puisse livrer à l'acheteur les marchandises qu'on lui a vendues, sont très-infidèles ; ils ne répondent point avec précision aux divisions que je viens de donner. Ceux qui forment les 2, 3 et 4 faracellas ne sont que de gros cailloux emballés dans des gonis (1) qui ramassent les saletés dont cette toile s'enduit; elle est d'ailleurs rapiécée sans précaution lorsqu'elle est percée. Ces poids ne sont jamais étalonés. En vain s'est-on plaint de cet abus, aussi contraire au vendeur que favorable à l'acheteur; on n'a jamais pu en obtenir le redressement.

Il suit de ce que je viens de dire, que l'on connaît avec exactitude le rapport qui devrait exister entre les poids de Moka et celui de marc, mais non celui qui existe entre ce même poids et ceux que l'on emplóie à la douane, dont la pesanteur excède celle qu'ils devraient avoir. Ce qu'on peut assurer comme le plus approchant de la vérité, c'est que le bahar rend 450 livres marc, ce qui porte le faracella à 30 livres au lieu de 27 livres seulement qu'on devrait donner, mais par une compensation nécessaire, on reçoit, sur le même pied, les marchandises que l'on achète au poids.

On pèse et l'on compte toujours par faracella à la douane de Moka.

Mesures de Longueur. On a deux sortes de mesures à Moka : l'aman et la gueze.

La première, qui est la même que la cobde de l'Inde, a 17 pouces du pied français, et la seconde 25.

On fixe celle de l'aman en mesurant depuis le coude jusques à l'extrêmité des doigts, et celle de la gueze, en ajoutant à cette longueur celle depuis l'extrêmité des doigts jusques à la jointure du poignet.

(1) Grosse toile d'emballage.

On

On conçoit combien cette manière de mesurer est arbitraire, puisqu'elle dépend de la longueur des bras et des doigts de celui qui mesure.

C'est cependant ainsi, que sont mesurées toutes les toileries de l'Inde; les draps d'Europe le sont avec bien de la précision sur la gueze; celle-ci se divise en demi, tiers, quarts, etc.

MESURE DE CAPACITÉ. On se sert à Moka du toman pour mesurer les grains. Il se divise en 40 quelas. La machine que l'on emploie pour mesurer contient quatre quelas; dix de ces mesures font le toman, qui équivaut à environ 6 faracellas $\frac{1}{4}$.

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

Prix auxquels celles d'Europe furent vendues à Moka en l'année 1774.

DRAPS londrins seconds de Carcassonne, vendus à 95 cabirs d'Espagne la gueze. Il y aurait plus de bénéfice à faire sur les londrins ordinaires. Il en faut 20 à 25 balots de 12 pièces chaque, assortis en 8 pièces écarlate, 2 pièces vert clair et 2 pièces vert d'herbe.

CORAIL. Il n'en faut que du petit et en grains, que l'on désigne à Livourne sous le nom de *grossessa et mezzania, primo et secondo camolato.* Cet article peut donner 30 pour % de bénéfice. 50 ou 60 liv. marc suffisent.

FER en barres plates, de 2 $\frac{1}{2}$ à 3 pouces de largeur sur 3 à 4 lignes d'épaisseur. Cet article ne se vendit, cette année, qu'à raison de 24 piastres de Moka le bahar, à cause de la grande quantité que j'en avais apportée, ainsi que plusieurs bâtimens de différentes nations; il se vend ordinairement 27 à 30 piastres.

Acier. Il fut très-mal vendu à 26 piastres $\frac{1}{4}$ d'Espagne le bahar. Il le faut en caissons. La grande quantité qui en était arrivée l'année précédente, 1773, par la voie du Caire, et qui se trouvait invendue à Betelfagui, en avait fait baisser le prix; cette marchandise se vend ordinairement de 35 à 40 piastres d'Espagne le bahar, quelquefois à 50 et 55 piastres.

Le fer et l'acier se vendent toujours mieux à Mascate.

Cuivre rouge. Se vend ordinairement de 8 à 9 piastres de Moka le faracella. Il en faut 150 à 200 faracellas, environ 60 quintaux.

Cochenille. Le prix ordinaire de cet article est de 6 piastres d'Espagne la livre marc; elle était très-demandée pour Mascate. Il en faut deux ou trois surrons.

Le poids dont on se sert pour peser cette marchandise à la vente est celui de l'okia. Les 40 okias, qui font 43 onces marc, se vendraient 16 à 18 piastres d'Espagne.

Safran. Se vend de 4 à 4 piastres $\frac{1}{4}$ d'Espagne la livre marc. Il faut en avoir environ 100 livres.

Mercure ou vif argent. Se vend de 25 à 28 piastres de Moka le faracella. Il n'en faut que 6 à 8 quintaux. Cet article, qui est porté de la Chine à Cochin et à Bombay, s'y achète à meilleur marché qu'en Europe.

Plomb. Cette marchandise est prohibée à Moka. Comme article de guerre, l'Yemen, souverain du pays, se réserve à lui seul le droit de l'acheter. On éprouve, par cette raison, des difficultés à la vente, et à moins que le pays ne s'en trouve tout-à-fait dépourvu, on ne peut espérer d'y faire aucun bénéfice. Je ne pus trouver le prix de France de celui que j'avais en cargaison. Je fus obligé de le porter à Pondichery où je le vendis à perte. Les anglais qui achètent ce minéral à meilleur compte en Angleterre, que nous ne pouvons nous le procurer en France, en fournissent à toute l'Asie.

Marchandises de l'Inde vendues à Moka en l'année 1774.

Toutes les marchandises de la côte de Malabar furent très abondantes cette année à Moka, et vendues à bas prix ; malgré cela, aucune ne donna de la perte ; plusieurs donnèrent un bon bénéfice.

POIVRE. Son prix est sujet à de grandes variations. Il ne se vendit, cette année, que 75 piastres de Moka le bahar ; néanmoins il donna encore du bénéfice. Il se vend quelquefois de 100 à 110 piastres, et année commune, de 90 à 95.

GINGEMBRE. Il fut vendu 35 piastres et demi de Moka le bahar. Il se vend ordinairement de 40 à 42 piastres. On peut en apporter la quantité de 100 bahars.

GIROFLE. Cet article fut vendu à 80 piastres de Moka le faracella. Il se vend ordinairement de 80 à 100 piastres. On le met à Cochin dans des caissons de 80 livres ; mais il serait mieux en caissons de 100 ; il en faut 15 à 20 caissons.

Les Hollandais, qui vendent cette épicerie à Cochin, donnent ordinairement 3 ou 4 livres de bon poids par caissons.

Celui que je portai à Moka, qui aurait dû être placé dans le magasin, le fut mal-adroitement dans une chambre très-chaude. Les courtiers Français qui l'avaient acheté, s'étant apperçûs de cette faute, n'en prirent livraison que plusieurs jours après la vente, ce qui occasionna un déchet de deux faracellas sur trente-six. Pour prévenir un pareil inconvénient, il faut livrer cette épicerie à l'acheteur le jour même de la vente.

SAFRAN DES INDES ou terra merita. Il fut vendu au prix très-avantageux de 50 piastres de Moka le bahar. Il se vend ordinairement de 30 à 40 piastres.

Sucre. On donne à Moka la préférence à celui de Batavia, qui est en canastres. Il se vend ordinairement 2 ½ à 3 piastres de Moka le faracella. Je vendis celui de Manille à 3 piastres 5 cabirs de terre le faracella; mais cette marchandise était rare.

Les Arabes ne sont pas difficiles sur la qualité du sucre; celui de l'Inde étant de basse sorte, ceux qu'il faudrait porter de France à Moka, sont les communs et les belles têtes de nos Colonies. On peut en porter 1000 quintaux.

Celui que l'on porte à Moka est ordinairement acheté à Cochin où il vient de Batavia. Ce sont les Hollandais qui l'y fournissent.

Bois d'Aigle. Il fut vendu au prix très-avantageux de 200 piastres d'Espagne le faracella. Il se vend ordinairement de 150 à 160 piastres; il faut en avoir environ 100 livres.

On trouve quelquefois à acheter à Cochin cette qualité de bois qui est si estimée par les Arabes et les Asiatiques. (1)

Calin. Se tire de Malaca et des cantons circonvoisins. On trouve à en acheter dans divers endroits de la côte de Malabar, particulièrement à Cochin.

Cet article fut vendu à 5 piastres 70 cabirs de Moka le faracella; on peut en apporter mille faracellas.

Toutenague. On trouve à en acheter à Cochin et à Bombay où elle est apportée de la Chine. Elle fut vendue de 2 piastres ½ à 3 piastres de Moka le faracella. 100 à 150 faracellas suffisent pour la consommation du pays.

Riz. Il se vend au toman, mesure de capacité. Le commun se vendit, de 6 ½ à 7 piastres, et le blanc à 8 piastres de Moka le toman. Il fut très-bien vendu cette année, à cause de la rareté. Il vaut moins ordinairement, mais cet article, qui

(1) Voyez, à l'article Cochinchine, ce qui est dit de ce bois.

est de première nécessité dans toute l'Arabie, donne toujours un grand bénéfice à Moka. (1)

CARDAMOMON. On l'achète à divers endroits de la côte de Malabar et particulièrement à Calicut ; il en faut, pour Moka, 80 à 100 faracellas. Il se vend ordinairement : savoir ;

1ere qualité	de 28 à 35 piastres de Moka.	}	Le faracella.
2de d°.	de 25 à 30.		
3me d°.	de 20 à 25.		

SOIE ÉCRUE DE BASSORA. Les navires qui arrivent de Bassora portent ordinairement à Moka quelque peu de soie écrue, dont les Arabes se servent dans la fabrication des flottes ou turbans. Les plus estimés sont ceux qui se fabriquent à Betelfagui. La consommation de cette soie, qui est d'assez bonne qualité, est peu considérable ; 40 à 50 faracellas suffisent. Elle se vend ordinairement de 80 à 100 piastres de Moka le faracella.

COTONS DU CUZURAT. Les filés s'y vendent à différens prix, suivant leurs qualités ; il en faut peu de fins. Les communs valent de 8 à 9 piastres ½ d'Espagne le faracella.

Celui en bourre, bien égrainé, se vend ordinairement de 35 à 40 piastres d'Espagne le bahar.

TABAC EN FEUILLES. S'y vend de 2 à 3 piastres de Moka le faracella. On peut en porter de fortes parties. La consommation qui s'en fait en Arabie est prodigieuse.

TOILERIES DE LA CÔTE DE COROMANDEL.

DEMI-GUINÉES BLEUES. Celles de Pondichery de 18

(1) Le Riz paye des droits particuliers que j'ai indiqués à l'article *Droits et présens d'usage.* Voyez à la page 67.

conjons (1) se vendirent à 87 piastres ½ de Moka la courge (2), elles donnèrent un bon bénéfice ; elles n'avaient coûté à Pondichery que 27 et 28 pagodes la courge ; mais le prix ordinaire à Moka est de 70 à 80 piastres. Cet article est d'une grande consommation en Arabie, il faut en avoir 1000 à 1200 courges ; elles doivent être pliées à livret et bien cangées (3) au pli qui forme l'enveloppe.

Guinées écrues. Elles furent vendues 101 piastres de Moka la courge ; elles étaient belles et avaient couté 41 pagodes à Pondichery. Ces toiles se vendent assez couramment, mais elles ne présentent que très-peu de bénéfice. Leur prix est ordinairement de 80 à 85 piastres de Moka. Il en faut peu.

Toileries du Bengale.

Amans. Ils furent vendus au prix très-avantageux de 89 piastres de Moka la courge. Ils avaient coûté 82 roupies. Il faut peu de ces toiles à Moka, vingt courges suffisent.

Casses. Elles furent vendues à 101 piastres de Moka la courge. Le prix ordinaire n'est que de 85 à 90 piastres.

Garras. Ils furent vendus, à cause de leur rareté, à 81 piastres de Moka la courge; ils ne valent ordinairement que de 65 à 70 p^tres^.

Objets d'Exportation.

Parmi les différens articles que l'on tire de Moka, le plus connu, celui dont la réputation est la plus étendue, est sans doute le café qui porte le nom de cette ville. Il est assez étrange

(1) Voyez l'explication de ce mot à l'article Yanaon.

(2) Terme dont on se sert dans l'Inde pour exprimer la réunion de 20 pièces de toile.

(3) Gommées.

cependant que son territoire n'en produise absolument point, et qu'on ne trouve cette graine qu'à vingt lieues de la ville qui lui a donné son nom.

Ce café, que l'on peut considérer comme le plus parfait, serait bien plus exactement désigné si on le nommait café d'Arabie; c'est en effet dans ce pays qu'il croît, et la ville de Moka n'est pas même le marché où l'on l'achète; c'est à Betelfagui qu'il faut aller pour en faire l'emplète, et c'est-là qu'un capitaine ou un subrécargue qui veut en porter en Europe doit se transporter pour aller l'acheter. Je donne, à l'article Betelfagui, tous les détails relatifs aux achats de cette précieuse graine. Je me borne ici aux renseignemens nécessaires pour en connaître les différentes qualités, parce qu'elle forme une des parties les plus essentielles des chargemens qu'on va faire à Moka.

L'Arabie produit un grand nombre de sortes de café; elles sont désignées par les noms des divers territoires qui les produisent. Les premières sont :

L'Ouden, le Mezard, l'Houtema, le Gabel-Echape, le Cherabe ou Choizade, le Molous ou Karabe, le Soudéa, le Habour ou Sondehen et le Vozade.

Les secondes sont : l'Hayma, l'Araze, l'Afaze, le Nouma, le Velouquia, le Maoudi, l'Hadera, l'Anaze, le Jonedani et le Roucabe.

Les troisièmes sont : le Godou ou Kariac, l'Alouya, l'Edia, le Rema, le Kourma et le Ronbate. Ces dernières sortes ne conviennent absolument point pour l'Europe. On les connaît facilement à leur peu de parfum et la quantité de grains blancs dont elles sont surchargées. Ce sont les marchands de Mascate et de Bassora qui les achètent.

De ces diverses sortes de café, celle à laquelle les Européens donnent généralement la préférence est l'ouden. Le cas particulier qu'ils en font est la cause que les Arabes la leur vendent de

cinq à six piastres de plus le bahar que les autres. Cette différence a été quelquefois portée jusques à 15 à 20 piastres par la maladresse des acheteurs, qui témoignaient alors trop d'empressement pour en avoir.

L'Abbé Raynal a été induit en erreur lorsqu'il a dit que le café ouden est plus petit que les autres. Il est, au contraire, plus gros, plus pesant, plus vert, et la couleur de ses grains est plus uniforme. Le haut prix que les Européens donnent de ce café, le fait rejetter par les marchands du pays qui en portent annuellement à Suez. Ils se pourvoient par préférence de la sorte appellée mezard; celle-ci a le grain petit, plusieurs sont ronds, et sa couleur est d'un vert clair donnant sur le jaune.

L'ancienne Compagnie Française faisait mettre un tiers de café ouden dans les balles. Je crus cette pratique inutile. Je fis un bon choix de mes cafés de cargaison, et je fis mettre le ouden en balles et demi-balles séparées; il fut vendu à l'Orient de 4 à 6 sous de plus la livre que l'autre. Il y a donc avantage à ne pas le mêler.

On a dit souvent, et sans en donner la raison, que les cafés de Moka qui viennent par Suez et l'Egypte à Marseille, étaient meilleurs que ceux qui arrivaient à l'Orient par le Cap de Bonne-Espérance. Cette différence, qui est certaine, provient de plusieurs causes:

1°. Parce que ceux qui viennent à Suez, sont achetés à Betelfagui par des marchands qui connaissent parfaitement cette graine et les meilleurs quartiers qui la produisent; ils en font conséquemment un meilleur choix.

2°. Parce qu'à cet avantage déjà grand, ils joignent encore celui de parler la langue du pays, ce qui les dispense d'intermédiaire pour leurs achats qu'ils font eux-mêmes et souvent d'avance, en s'assurant des récoltes pendantes; ce que les Européens ne peuvent faire.

3°. Parce que les cafés expédiés de Betelfagui sont transportés de

de Gedda sur des bateaux non pontés, et qu'ils sont exposés, pendant cette route, à l'ardeur d'un soleil brûlant qui les dessèche. Arrivés à Suez, ils sont transportés au Caire à dos de chameaux, en traversant un désert aride et très-chaud qui contribue encore à leur bonification.

4°. Enfin, parce que, dans leur trajet du Caire à Marseille, ils sont placés dans l'entrepont des navires, où ils ne restent que 20 à 25 jours et où ils ne peuvent contracter l'humidité et la mauvaise odeur qu'ils acquièrent nécessairement pendant cinq ou six mois de séjour dans la cale des vaisseaux qui doublent le Cap de Bonne-Espérance.

MIRRHE. La récolte de cette résine se fait à la côte d'Abissinie. Elle est transportée, par des bateaux du pays, à Moka où elle se vend ordinairement aux prix suivans :

1ere qualité,	environ 5 piastres de Moka.		Le faracella.
2de	d°.	4 d°.	
3me	d°.	3 d°. à $3\frac{1}{2}$.	

ENCENS. Il se vend ordinairement de 8 à 12 piastres de Moka le bahar, suivant la qualité. Il arrive sur de petits bâtimens, venant de la côte du Cap d'Adem et de Mascate.

Lorsque l'on veut se procurer des parties un peu considérables de cette résine, il faut mettre beaucoup de soins et de vigilance à surveiller ces bâtimens à leur passage à Moka, car, si dans le très-court séjour qu'ils font ordinairement en rade, ils ne trouvent point d'acheteurs, ils poussent à Houdeda, dans la mer Rouge ; c'est-là que les Arabes achètent l'encens pour le transporter à Gedda, et de là en Egypte par le port de Suez.

GOMME ARÂBIQUE. Elle est moins abondante à Moka que je l'avais cru : par contre celle que l'on y vend est de très-belle qualité. On en fait la récolte depuis le Cap de Babelmandel jusques

à Mascate, c'est-à-dire, tout le long de la côte orientale de l'Arabie Heureuse. Avec des soins et de la vigilance, il serait possible de s'en procurer des parties assez considérables.

Son prix ordinaire est de 20 à 30 piastres de Moka le bahar, suivant la qualité.

Sené. Celui d'Arabie est le moins estimé. On en trouve, à Moka, une grande quantité qu'on peut obtenir à $\frac{1}{2}$ piastre d'Espagne le faracella; mais outre que cette feuille est de peu de valeur, elle est d'un très-grand encombrement; il faut avoir beaucoup de vide à bord du vaisseau pour en charger.

Aloès. On en trouve à Moka de deux sortes. L'un croît dans les environs de cette ville; l'autre y est apporté de Socotora et prend le nom de son pays. Ce dernier, qui est de meilleure qualité, est beaucoup plus estimé en Europe; il est rare à Moka; cependant avec quelques recherches, on peut toujours en trouver une certaine quantité au prix de trois piastres d'Espagne le faracella; celui qui se récolte sur le pays y est plus abondant; on l'achète ordinairement une piastre et demie à 2 piastres d'Espagne le faracella.

Noix de galle. Celles qui se vendent à Moka, y sont apportées par des bâtimens qui viennent de Mascate et de Bassora. Il ne s'en vend que pour la consommation de quelques teinturiers qui sont dans l'intérieur du pays.

Elles se vendent ordinairement à trois piastres, trois piastres $\frac{1}{4}$ de Moka le faracella.

Ambre gris. On trouve quelquefois à en acheter à Moka. Il faut le choisir en beaux morceaux, de couleur grise en dehors et d'un gris marqueté de petites tâches noires en dedans, d'une odeur agréable, et sur-tout prendre garde qu'il ne soit point

falsifié. Le bon ambre gris se reconnaît lorsqu'en le piquant avec une éguille chaude, il rend un suc gras et odoriférant.

BAUME DE LA MECQUE. On trouve aussi à Moka cette espèce de résine si précieuse, en médecine, par son usage tant interne qu'externe. Comme ce baume est très-précieux, on le falsifie souvent; et peu de personnes peuvent se flatter de l'avoir pur. Les signes auxquels on le reconnaît le mieux, sont une odeur forte, pénétrante, approchant de celle du citron : il doit avoir un goût âcre et aromatique et ne point laisser de tache sur le drap de laine; lorsqu'il produit l'effet contraire, il est falsifié avec de la thérébentine fine ou de l'huile essentielle de citron.

OBSERVATION. L'encens, la gomme, la mirrhe, le sené, l'aloès, les noix de galle, etc. sont sujettes à des droits et à des frais qui se montent de 15 à 16 pour $\frac{0}{0}$ sur la valeur du prix d'achat; c'est sur quoi il faut compter.

BETELFAGUI.

Ville de l'Arabie Heureuse, située à douze lieues ou environ des côtes de la mer Rouge et à trente lieues dans le nord nord-est de Moka. Elle se trouve au milieu d'une grande plaine aride, entourée de dunes de sable. Cette position, dans un pays où il ne pleut presque jamais, en rend le séjour insupportable par l'excessive chaleur qu'on y éprouve.

C'est à Betelfagui qu'est le marché général de tous les cafés que l'on récolte en Arabie; il est ouvert, tous les ans, dans les premiers jours du mois de ventôse (mars v. s.)

Voyage à Betelfagui.

Les capitaines ou les subrécargues, chargés de l'achat des cafés, doivent emmener avec eux à Betelfagui, un officier, un cuisinier,

un mousse et deux matelots de confiance pour surveiller les ouvriers. Ils doivent aussi faire partir pour cette ville, du vin et les provisions qui peuvent leur être nécessaires pour eux et leurs compagnons. On trouve, à Betelfagui, de la viande, du lait et quelques légumes. Les courtiers de Moka, qui font les achats pour les navires, se rendent aussi à Betelfagui, et ils y conduisent un domestique qui fait de bon pain.

Il arrive quelquefois, dans les mois de ventôse, germinal et floréal (mars, avril et mai v. s.) pendant que le marché des cafés est ouvert, que des Arabes vagabonds viennent cerner Betelfagui qui n'est point fermé; et lorsqu'il n'y a pas assez de troupes dans la ville pour leur résister, ils y entrent dans l'espoir de la piller. Les habitans se défendent alors par des crénaux pratiqués dans les murs de leurs maisons et chassent les brigands. Ces événemens n'arrivent, toutefois, que rarement. La loge des Français est disposée de manière à seconder les gens du pays; ainsi les subrécargues ou capitaines qui vont à Betelfagui, doivent porter avec eux des fusils, des cartouches et mêmes quelques grenades.

Conduite à tenir.

Aussi-tôt qu'un subrécargue est arrivé dans cette ville, il doit en faire prévenir le Gouverneur et lui faire demander le jour où il pourra lui accorder une audience. Cette cérémonie est, pour l'ordinaire, renvoyée au lendemain.

Après avoir fait part au Gouverneur, dans cette première visite, que l'on est dans l'intention d'acheter des cafés si les prix sont de convenance, on lui fait dire que l'on compte sur ses bons offices et sur sa protection dans le cas où l'on serait obligé d'y recourir.

Manière de faire le contrat.

Deux jours après l'arrivée du subrécargue, le corps des marchands, commissionnaires des cultivateurs, vient lui proposer de faire ce qu'on appelle le *contrat*, c'est-à-dire, de déterminer le prix auquel le café doit lui être vendu.

Il est d'usage que les marchands argumentent d'une mauvaise récolte,

récolte, ou qu'ils se prévalent de la quantité de navires qui peuvent se trouver dans la rade de Moka, afin de soutenir le prix de leurs denrées. Il ne faut pas s'étonner du premier qu'ils demandent, lequel est toujours fort au-dessus du cours. Il faut, dans cette occasion, se tenir sur ses gardes, ne pas témoigner le plus petit empressement, et ne pas craindre sur-tout de manquer de café.

Dans les premiers jours d'avril 1774, les marchands réunis m'en demandèrent 110 piastres d'Espagne le bahar. Ils savaient, tout aussi bien que moi, que je ne le leur payerais que 85 à 86 piastres, et je l'obtins, en effet, à ce dernier prix, après plusieurs jours de débats et de discussion.

Le Gouverneur n'ayant d'autre revenu que celui des droits qu'il perçoit sur la vente des marchandises, et celle des cafés étant la principale, il est de son intérêt qu'il s'en débite le plus possible; si donc le corps des marchands mettait de l'obstination à soutenir le prix de cette graine au-dessus de sa valeur, il faudrait alors faire demander une audience au Gouverneur pour l'instruire de la conduite des marchands, et le prévenir que, si par l'effet de son autorité, il ne les déterminait pas à vendre à un prix plus raisonnable, on renoncerait à en acheter, et que l'on retournerait à Moka. C'est ce que je fis moi-même, et cette mesure produisit l'effet que j'en avais espéré.

En traitant pour conclure le contrat, chacun des marchands apporte, dans un mouchoir, une montre de café; elles sont ordinairement de basses qualités. Après avoir eu l'air de les examiner chacune en particulier, il faut les rejetter toutes, et déclarer aux marchands que l'on ne recevra aucun café qui ne soit de belle et bonne qualité; qu'ils aient à porter des montres qui puissent convenir, et que, sans cela, on ne contractera point. On ne doit le faire, en effet, que lorsque les montres qu'ils présentent sont satisfaisantes.

La difficulté de déterminer le prix avec les marchands, n'est pas la seule qu'on éprouve de leur part; comme, pour l'ordinaire, celui du contrat est plus élevé que celui auquel on obtient les cafés dans les achats particuliers, les marchands, unis dans cette occasion seulement, veulent en fournir chacun une grande quantité; cette fourniture ne pouvant convenir à l'acheteur, qui sait qu'il en aura à meilleur compte et qu'il pourra mieux les choisir, il se voit obligé de les réduire; de là naît une nouvelle discussion, quelque fois très-vive, pour faire restreindre leurs livraisons au tiers ou au quart de celles qu'ils proposent. Ils se prévalent toujours de cette circonstance pour fournir des qualités inférieures, que l'on ne recevrait pas dans des achats particuliers.

Achats particuliers.

Après avoir reçu de chacun des marchands la quantité de sacs convenus lors du contrat, ils s'empressent d'apporter chaque jour de nouvelles montres, sur lesquelles on va faire son choix à la douane. Les prix que l'on fait dans ces traités particuliers, sont ordinairement au-dessous de celui du contrat, à moins que ce ne soit pour des qualités supérieures; on continue ainsi les achats jusqu'à ce qu'on ait completté la cargaison.

Livraison des cafés.

Quoique l'on doive toujours prévenir les vendeurs que l'on ne recevra que des cafés conformes aux montres, on éprouverait sans cesse de nouvelles difficultés de leur part, si l'on ne se relâchait quelquefois de cette détermination. On se borne, lorsque la qualité n'est pas trop inférieure, à exiger d'eux des diminutions sur le poids, qui vont depuis 2 jusques à 10 faracellas que l'on ajoute à la tare des sacs. Pour les déterminer à cette diminution, il faut commencer par refuser la partie et se faire fortement prier par les courtiers pour consentir à un arrangement.

Il est bon d'observer qu'il n'est pas rare de voir des sacs dont le café est bon au-dessus et mauvais dans l'intérieur, quelquefois même gâté. Les coulis ou portefais, d'intelligence avec les vendeurs qui les gratifient, favorisent cette friponnerie par la précipitation

et l'adresse avec laquelle ils versent les sacs sur le tas que l'on fait pour former les balles. Dès que je m'apperçus de cette fraude, je fis faire, avec des gonis, une toile assez grande sur laquelle je faisais verser les sacs séparément.

Les cafés ne doivent être que médiocrement mêlés de poussière, de coques, de pierres, etc. s'il y en avait trop, il faudrait porter de suite sa plainte au Gouverneur. Cet objet est essentiel et mérite une attention particulière.

Surveillance sur les vaneurs et sur les emballeurs.

Il faut faire surveiller scrupuleusement les emballeurs et les femmes Arabes que l'on emploie pour vaner les cafés, ôter les coques et les pierres. Tous les gens du pays que l'on est obligé d'occuper aux diverses opérations qu'exigent les cafés, sont voleurs. Il ne faut permettre qu'aucun d'eux sorte de la loge sans être visité. La cachète des emballeurs est ordinairement dans leur ceinture.

Il est essentiel aussi de porter de l'attention à la manière dont les balles sont cousues, et lorsqu'elles le sont mal, il faut couper de suite les coutures.

Nécessité de recevoir une certaine quantité de café du gouverneur.

Le Gouverneur de Betelfagui perçoit en nature les droits que les cultivateurs lui payent sur les cafés. Il en reçoit donc de bonnes et de mauvaises qualités. Il oblige les acheteurs d'en prendre une quantité proportionnée à celle qu'ils achètent, et l'on est forcé de la lui payer de huit à dix piastres de plus par bahar que le prix du contrat. Il serait inutile de chercher à se soustraire à cette vexation, dont on ne doit se plaindre que dans le cas où il abuserait de ce droit.

Manière de former les balles.

L'ancienne Compagnie des Indes formait ses balles de 14 faracellas, pesant 259 livres poids de marc. Je fus instruit que les Anglais formaient les leurs de 15 de ces poids, et que, par ce moyen, ils avaient sur nous l'avantage d'économiser le quatorzième des frais de transport à Moka et de tous les autres qui se payent par balle. Je suivis leur exemple, ce qui me fit éprouver des

difficultés, 1°. de la part du Gouverneur qui s'autorisait dans son refus, de ce que les Français, dans tous les tems, n'avaient formé leurs balles que de 14 faracellas, exemple, disait-il, qui avait été suivi par un Capitaine de ma nation qui venait de quitter Betelfagui.

2°. De la part des chameliers qui voulurent augmenter le prix du transport pour Moka, en s'autorisant de ce changement.

3°. De la part des fournisseurs de gonis et de caffas servant aux emballages, lesquels étaient accoutumés à donner aux Français les toiles courtes rebutées par les gens du pays et par les Anglais.

J'opposai à ces raisonnemens, que les Français devaient jouir, dans tous les pays de l'Yemen, des mêmes avantages que les Anglais, et je déclarai que si le Gouverneur se refusait à ma demande, je quitterais le pays sans faire d'autres achats. Je fis de suite les préparatifs de mon départ pour Moka. Le Gouverneur, qui en fut instruit, me fit dire de demeurer, et qu'il consentait à ce que je formasse mes balles de 15 faracellas; dès lors toutes les prétentions des chameliers, des fournisseurs de gonis cessèrent, et je continuai mes achats.

Départ des cafés pour Moka.

Avant de faire partir les premiers envois pour Moka, on doit en informer le Gouverneur et lui faire dire de donner ses ordres pour que les balles partent dès qu'elles auront été chargées pour éviter tout séjour à Betelfagui et à Zéébit.

Pour prévenir, autant qu'il est possible, le vol des chameliers pendant la route, on doit faire appeler leur chef, avant le chargement, et faire peser devant lui, en présence du chef des écrivains de la douane, un certain nombre de balles de café à leur choix, afin de leur faire reconnaître l'uniformité de leur poids. On doit prévenir aussi le chef des conducteurs qu'on lui retiendra, sur le payement du transport, le manque de poids qui pourrait se trouver à Moka au-delà de 4 livres de déchet par balle, qu'on suppose provenir de la chaleur du soleil pendant la route; on prie le Gouverneur de faire connaître son intention à cet égard, aux conducteurs,

conducteurs, afin qu'on n'ait pas de justes plaintes à porter contr'eux. On accompagne chaque envoi, d'une lettre d'avis au Capitaine ou à l'Officier qui le représente à Moka. On lui fait connaître le jour de l'expédition et le poids des balles.

Réception des cafés à Moka.

A l'arrivée des envois à Moka, l'officier chargé de les recevoir, doit faire appeller le premier courtier, le chef conducteur de l'envoi, et faire peser en leur présence les balles arrivées, pour reconnaître s'il y a des vols faits pendant la route ; dans ce cas, il faut prendre note de ce qui manque à chacune des balles pour en faire supporter la valeur aux courtiers, sauf leurs recours envers qui de droit. Ce fut ainsi que je le pratiquai moi-même pour environ trois bahars et demi qui m'avaient été volés.

Poussière, pellicule, coques et cafés brisés.

Il est d'usage de donner, comme gratification aux coulis que l'on emploie aux diverses opérations des cafés, la poussière et les pellicules que l'on en retire. Les courtiers se chargent de tous ceux en coques sur le pied de la démie du plus bas prix des achats, et de tous les cafés brisés à dix piastres de plus par bahar que celui auquel ils payent les coques.

Payemens et transport des espèces.

Les cafés s'achètent au comptant à Betelfagui ; ce sont les courtiers qui se chargent d'y faire passer les espèces nécessaires pour les payemens ; on leur accorde un pour mille pour le transport.

POIDS. Toutes les marchandises de poids qui se vendent et qui s'achètent à Betelfagui, sont, comme à Moka, portées à la douane pour y être pesées ; elles ne peuvent l'être ailleurs.

Par un article du traité de paix de 1737, les Français ont le droit d'exiger que l'on porte, à leur première requisition, à leur loge, les poids dont on se sert à la douane pour les étalonner avec les poids de marc qui s'y trouvent et que les agens de l'ancienne Compagnie Française y ont laissés ; et lorsque ceux de la douane sont courts, on y fait ajouter des anneaux de cuivre pour les ajuster avec les poids de marc. C'est un privilège dont il faut user

à rigueur, autant pour ne pas le perdre, que pour n'être pas trompé.

Le poids dont on se sert à Betelfagui pour peser le café, est le bahar de 740 livres marc.

Il se divise en 40 faracellas.

Le faracella est de 18 livres $\frac{1}{2}$ marc. Il se divise en 10 mans.

Le man pèse 1 livre 14 onces ou environ.

Il y a 400 mans au bahar.

Le café se pèse à la douane par pesée de 2 sacs, qui font la charge d'un chameau.

Le poids des sacs est indéterminé.

Présens d'usage à Betelfagui.

Au Gouverneur	150 ptres d'Espagne.
Au second.	75
Au chef de la douane.	15
Aux écrivains de la douane	16
Aux peseurs de la douane.	20
Au chef des chameliers.	20
Au chef des coulis	2 $\frac{1}{2}$
Au chef des emballeurs.	2 $\frac{1}{2}$
Au chaoux de la ville.	9
Aux soldats et domestiques du Gouverneur,	8
	318 ptres d'Espagne.

Ici, comme à Moka, et par les mêmes motifs, il est très-important de ne point faire d'autres présens que ceux énoncés ci-dessus.

FRAIS à la suite des achats de Café, payables en piastres d'Espagne.

Droits du Gouverneur à 1 cabir par faracella.
Courtage à 1 pour % sur le montant des achats.
Pour trois challes que l'on donne ordinairement aux courtiers, 45 piastres.

EMBALLAGE.

1 goni ½ par balle, à 3 piastres ½ la courge de 20 gonis.
1 d°. pour chaque demi-balle.
2 caffas (1) pour chaque grande balle, à 16 pour 1 piastre.
1 d°. pour chaque demi-balle, *idem.*
Cordes pour corder les balles, 2 piastres les 100.
Choucard (2) 1 cabir par balle.
Façon des grandes balles, 14 pour une piastre.
Façon des demi-balles, 18 pour *idem.*

VOITURE ET PORT.

Port de la douane à la loge, à 1 cabir par sac.
Rapport des sacs trouvés de mauvaise qualité, de la factorerie à la douane ½ cabir, *idem.*
Transport de Betelfagui à Moka, 4 piastres 17 cabirs ½ par chameau, portant 2 balles.

FRAIS DIVERS.

Journées de femmes pour vaner les cafés, 9 à la piastre.
Les exprès que l'on envoie de Betelfagui à Moka et réciproquement, se payent à raison de deux piastres.

(1) Sac fait avec la feuille du palmier.
(2) Espèce de gros fil fait d'écorce d'arbre dont on se sert pour coudre les balles.

PLAN d'une expédition pour MOKA.

Observation sur cette expédition.

On peut la faire de deux manières : la première, en se rendant directement à Moka ; et pour lors, on doit partir d'Europe vers les premiers jours de thermidor (fin juillet) afin d'arriver dans la mer Rouge au commencement de nivôse (fin décembre) ; à cette époque la mousson du nord-est facilite l'entrée de cette mer, dans laquelle il ne serait pas possible de pénétrer pendant la mousson contraire.

La seconde, en touchant aux côtes de Coromandel et de Malabar ; et dans ce dernier cas, on doit partir de France dans les premiers jours de ventôse (10 mars), ce qui allonge le voyage de quatre mois seulement.

Mais comme le but de toutes les entreprises maritimes est de gagner, on doit choisir dans ces deux manières de faire le commerce de Moka, celle qui est la plus profitable.

L'expédition directe offre beaucoup moins d'avantages que l'autre, parce que, dans ce cas, on ne porterait en Arabie que des marchandises d'Europe sur lesquelles on ne doit pas se promettre les bénéfices qui résultent d'une cargaison assortie de ces mêmes marchandises et de celles de l'Inde. On doit considérer d'ailleurs, qu'en ne portant que des premières, on les présenterait en trop grande quantité à la fois dans le marché de Moka, à moins de réduire considérablement la cargaison d'entrée, ce qui nécessiterait une plus grande quantité de numéraire et restreindrait nécessairement les bénéfices.

Comme je dois offrir le plan le plus utile, je m'arrête à l'expédition indirecte : en la considérant dans tous ses détails, on reconnaîtra les raisons qui la rendent plus profitable, et l'on verra qu'elles sont une suite du grand principe que j'ai avancé dans mon Introduction : à savoir, que l'on obtiendra toujours les productions de l'Asie à meilleur compte, par le commerce d'Inde en Inde, qu'en

qu'en allant les acheter directement. Le but de l'expédition dont il s'agit étant de rapporter en Europe les denrées de l'Arabie, procurons-nous-les au moindre prix, afin de faire sur les retours la plus grande somme de bénéfices possible.

Les marchandises que l'on prend à Moka étant d'un grand encombrement, il convient d'employer un grand navire pour ces sortes de voyages. Je suppose donc un vaisseau de six à sept cents tonneaux; et c'est sur cette portée que je calculerai la cargaison d'allée et celle du retour.

COMPTE par apperçu de l'expédition indiquée.

Le corps du vaisseau, son armement, avitaillement, avances à l'équipage, etc . . . . 200,000 fr.

CARGAISON.

Cuivre en plateaux	65,000 fr.	
Plomb en saumon.	6,000	
Acier	5,200	
Fer..	12,000	
Cloux assortis, de deux pouces jusques à dix.	12,000	
Canons, des calibres d'une livre jusques à six.	8,000	
Cordages assortis	18,000	
Ancres pour navires	10,000	
Grapins pour bateaux.	10,000	
Cochenille..	18,000	
Saffran du Gatinois	5,400	
Draps londrins seconds, de Carcassonne	30,000	
	199,600 fr.	200,000 fr.

D'autre part . . .	199,600 fr.	200,000 fr.
Velours de soie, à 1 poil ½, dont la moitié en cramoisi et l'autre en vert émeraude	8,000	
Vin rouge, en barriques	16,000	
Vin d°. vieux, en bouteilles, à longs bouchons.	14,400	
Corail assorti.	30,000	
Fil d'or assorti, un quart n°. 5 s, la demie 5 s ½, et le quart restant en 6 s, ...	20,000	
Toiles à voiles, la demie en bonnes rondelettes, un quart en 4 fils, et le quart restant en 6 fils	12,000	
Piastres gourdes, 60 mille à 5 fr. 30 c. chaque.	318,000	
		618,000

Frais.

Commission à 2 pour % sur 500,000 fr. montant du vaisseau et des marchandises de la cargaison. . . .	10,000 fr.	21,180
Idem, à 1 pour % sur 318,000 fr. du montant des piastres	3,180	
Magasinage, transport des marchandises, etc.	8,000	
Montant de la mise dehors.		839,180 fr.

Le navire ainsi chargé, fera route pour se rendre en droiture à Pondichery. Il y abordera dans les premiers jours de thermidor (20 juillet) et il y séjournera jusques au 20 vendémiaire (12 octobre); on vendra, pendant ce séjour, les marchandises de

l'Europe dont on trouvera un prix convenable, et l'on en convertira le produit en telle quantité de toiles de demi-guinées bleues que l'on pourra se procurer, jusques à la concurrence de mille ou douze cents courges ; on y ajoutera 100 courges de guinées écrues : les unes et les autres doivent être dans les qualités propres pour Moka.

Après avoir reçu ces toileries, le navire fera route pour la côte de Malabar ; il abordera à *Pontaura*, établissement que le Roi de Travancour a formé sur la côte, pour faciliter son commerce avec les étrangers. On y vendra, comme à Pondichery, les marchandises d'Europe dont on trouvera un prix avantageux, et l'on prendra en échange du poivre que l'on est presque toujours sûr d'y trouver. Si le prix de cette épicerie n'excède pas 120 à 125 roupies le candil de 500 livres poids de marc, on en achetera jusqu'à la concurrence de 500 candils. On pourrait aussi acheter du tabac et du riz, si ces deux articles étaient de bonne qualité, et si l'on pouvait les obtenir à des prix qui présentassent du bénéfice à Moka.

De *Pontaura* on continuera sa route vers Cochin, où l'on vendra encore quelques marchandises d'Europe pour acheter du girofle et du sucre de Batavia. Ces diverses opérations terminées, le vaisseau quittera la côte de Malabar vers la fin de frimaire (20 décembre) pour se rendre à Moka où il arrivera du 20 au 25 nivôse (du 10 au 15 janvier) ayant à bord une cargaison assortie en marchandises de l'Europe, et en celles des côtes de Coromandel et de Malabar.

Après avoir donné la marche des opérations du vaisseau, il faut en développer les effets et les soumettre au calcul pour en connaître les résultats.

(1) Ventes a Pondichery.

100 mille francs de marchandises d'Europe à 25 pour $\frac{0}{0}$ de bénéfice, donnent 125,000 fr. faisant	50,000 roupies.
25 mille piastres gourdes, à 213 roupies et $\frac{1}{2}$ pour 100 piastres.	53,375
	103,375 roupies.

Achats a Pondichery.

1000 courges toiles de demi guinées bleues, à 27 pagodes la courge, qui à 360 roupies les 100 pagodes font	97,200 roupies.
Commission pour la vente et pour les achats, à 6 pour 100.	5,832
	103,032 roupies.

Ventes a la Côte de Malabar.

100 mille francs de marchandises d'Europe, au bénéfice de 25 pour 100.	50,000 roupies.
25 mille piastres gourdes, à 213 roupies $\frac{1}{2}$ les 100.	53,375
	103,375 roupies.

(1) Quoique le bénéfice sur les marchandises d'Europe dans l'Inde soit assez ordinairement de 30 pour 100, je le réduis ici à 25, afin que l'on puisse d'autant plus compter sur les résultats que présente l'expédition dont il s'agit.

ACHATS A LA CÔTE DE MALABAR.

400 candils de poivre, à 125 roupies le candil de 500 livres marc.	50,000 roupies.
2000 livres girofle, à 3 roupies ¾ la livre. .	7,500
200 candils sucre de Batavia, à 50 roupies le candil.	10,000
Tabac, pour.	4,500
Riz.	8,000
Gingembre	3,000
Saffran d'Inde ou terra merita. . . .	3,000
Cardamomon	2,500
Bois d'aigle ou d'aloès.	4,000
Calin	5,000
	97,500 roupies.
Commission pour la vente et pour les achats, à 6 pour 100.	5,850
	103,350 roupies.

VENTE A MOKA.

100 mille francs de marchandises d'Europe, à 25 pour 100 de bénéfice, donnent 125,000 fr. lesquels, à raison de 4 fr. 50 c^mes pour la piastre courante ou de compte, font.	27,778 piastres.
1000 courges toiles de demi-guinées bleues de Pondichery, à 75 piastres de Moka la courge,	75,000
Transporté ci-derrière.	102,778 piastres.

Montant de ci-derrière	102,778 piastres.
Les diverses marchandises de la côte de Malabar, qui s'élèvent à 103,350 roupies, vendues à 40 pour % de bénéfice, (1) donnent 144,690 roupies, faisant, piastres de Moka.	80,383
Les 10 mille piastres restant des 60 mille de la cargaison d'Europe, au change de 103 pour 121 piastres ½ de Moka.	11,796
Piastres de Moka	194,957
Lesquelles 194,957 piastres de Moka, au change de 121 piastres ½ pour 100 piastres d'Espagne, donnent.	160,458 p. d'esp.
Sur quoi il faut déduire les dépenses de séjour dans l'Inde et celles d'avitaillement pour le retour en Europe.	6,000
Reste à employer.	154,458 p. d'esp.

ACHATS A MOKA POUR LE RETOUR EN EUROPE.

1300 bahars de café, faisant, à 740 livres marc pour le bahar, 962,000 livres à 85 piastres d'Espagne le bahar	110,500 piastres.
Frais quelconques, suivant l'usage du pays, à environ 10 à 11 pour cent	11,475
Transporté ci-contre	121,975 piastres.

(1) Il est rare que les marchandises des Indes donnent moins de 40 pour % de bénéfice à Moka; elles donnent souvent plus.

Montant de ci-contre		121,975 piastres.
Encens, gomme, mirrhe, aloès, ambre et sené, frais compris		23,725
		145,700 piastres.
Commission de vente et achats à 6 pour % .		8,742
Montant des achats.		154,442 p. d'esp.

VENTE EN EUROPE.

Les 962,000 liv. de café, à 1 fr. 50 cmes la liv.		1,443,000 fr.
Les 23,725 piastres d'Espagne employées à Moka, en encens, gomme, mirrhe, etc. faisant, à raison de 5 fr. 45 cmes chaque, valeur qu'elles ont à Moka, 129,301 fr. 25 cmes, vendues au bénéfice de 80 pour 100.		232,741
		1,675,741 fr.
Escompte à la vente, à 10 pour 100, suivant l'usage.		167,574
		1,508,167 fr.
La valeur du vaisseau en retour.		100,000
Produit brut.		1,608,167 fr.

FRAIS A DÉDUIRE.

Commission de vente, à 2 pour %, ci	32,163 fr.	
Assurance d'entrée et de sortie de		
Transporté ci-derrière	32,163 fr.	1,608,167 fr.

Montant de ci-derrière		1,608,167 fr.
Frais à déduire ci-derrière . .	32,163 fr.	
l'Inde sur un million, à 7 pour 100,	70,000	
16 mois de salaires à l'équipage qui en aurait reçu 3 d'avance à l'armement, à 2400 fr. par mois. . .	38,400	172,563 fr.
Gratification à l'état-major . . .	20,000	
Frais de débarquement, transport en magasin et préparation à la vente de la cargaison.	12,000	
		1,435,604 fr.
Sur quoi déduire la mise dehors.		839,180
Bénéfice net résultant de la campagne, à 71 pour 100, et à raison de 44 pour 100 environ par an.		596,424 fr.

Tels sont les résultats d'une expédition indirecte à Moka. En les comparant au voyage direct, on appercevra une différence trop considérable pour balancer un instant entre les deux manières de faire ce commerce.

Cette dernière ne peut donner que 35 pour 100 de bénéfice, au plus. La mise dehors étant de 839,180 fr., elle n'offre que 293,713 fr. de profit; la différence est donc de 302,711 fr., qui sont acquis par quatre mois de navigation de plus. C'est à ce prix seul que l'on paye une somme de bénéfice double.



MASCATE.

MASCATE.

Ville capitale du Royaume de ce nom sur la côte orientale de l'Arabie Heureuse, à l'entrée du golfe Persique, à 23d 33′ de latitude nord et à 56d de longitude orientale. Elle appartient à un Prince particulier qui prend le titre d'Hymam. Celui qui régnait en 1772, avait le plus grand desir de faire prospérer le commerce de sa capitale; il accueillait parfaitement les étrangers; il aimait sur-tout les Français, quoiqu'il eut à se plaindre du traitement que plusieurs navires, portant son pavillon, avaient éprouvé de leur part dans les tems de guerre.

La ville de Mascate, au pied des rochers qui l'entourent, est défendue par trois Forts mal construits et qui tombent en ruine. Son port est le seul que l'on connaisse sur la côte orientale de l'Arabie jusqu'à l'embouchure de l'Euphrate; il est petit, mais il offre un bon mouillage, et les vaisseaux y sont abrités contre les vents du nord-ouest qui dominent dans ces parages. L'été y est très-chaud, orageux et mal sain.

Aucune nation Européenne n'a de factorerie à Mascate; elles peuvent toutes y commercer librement. Les ventes s'y font presque généralement au comptant; le souverain, jaloux d'attirer le commerce dans sa capitale, veille à ce que celles faites à crédit, soient payées exactement aux époques convenues; il oblige les débiteurs en retard à s'acquitter.

Le pays consomme du riz, du sucre, du poivre, du girofle, de la canelle, des mâtures et des bordages de teck, des toiles blanches communes, et des bleues que l'on apporte des côtes de Malabar, de Coromandel et de Surate. Il en vient aussi quelques-unes du Bengale, comme cotonis, aremgeb, et monguis. On porte encore à Mascate du coton en bourre et quelques étoffes

de soie du Guzurat. L'Europe lui fournit du plomb, du fer, de l'acier, du cuivre, du corail, de la cochenille et des verroteries. Ces articles sont payés avec de la mirrhe, de l'encens, de la gomme arabique, quelquefois avec du café qui y est porté de Moka, enfin avec de l'argent.

Les besoins de Mascate ne seraient pas assez considérables pour y attirer le nombre de bâtimens qui abordent tous les ans dans son port, si elle n'était devenue l'entrepôt du golfe Persique, dans lequel les Arabes, qui naviguent à très-bon compte, portent les marchandises qu'ils en tirent.

Il part tous les ans de Mascate plusieurs bâtimens pour les différentes parties de l'Inde, pour Bassora et la mer Rouge. Ces derniers portent à Moka et à Gedda des chargemens de dattes, d'encens et de gomme arabique. Ceux qui trouvent à vendre leur cargaison dans la première de ces villes, emploient leurs fonds, partie en marchandises de l'Europe, lorsqu'elles sont à bon marché, et partie en café qui passe ensuite dans la Perse.

Marchandises d'Exportation.

Prix auxquels furent vendues les Marchandises suivantes en l'année 1772.

Café Moka. Il y était très-abondant cette année, et s'y vendait 30 roupies $\frac{4}{5}$ le pic de 125 livres marc. La qualité n'en était pas belle.

Gomme Arabique, première qualité, 13 roupies le pic.

Encens, 500 livres marc pour 18 roupies.

Douane. Les Indiens la payent à 10 pour %. En 1772, les Européens ne la payaient qu'à 1 $\frac{1}{2}$ pour %, tant sur les ventes que sur les achats.

Poids. On se sert avec les Européens du poids hollandais, qui est le même que le poids de marc.

Monnaies. Les plus courantes sont :
La piastre gourde.
Le talari.
Le sequin vénitien.
Les roupies d'argent des diverses parties de l'Inde.

BASSORA. (1)

Bassora est une grande ville sur le bord de l'Euphrate, à 15 lieues du golfe Persique, qui fut bâtie par les Arabes dans le tems de leur plus grande prospérité. Elle a souvent été le théâtre de leurs divisions avec les Persans et les Turcs. Ces derniers en sont devenus paisibles possesseurs en 1787, après l'avoir reprise sur les Perses ; ils y ont rappellé le commerce ; néanmoins celui que Bassora fait aujourd'hui, n'est pas, à beaucoup près, aussi florissant qu'il l'était jadis. Cette ville est l'entrepôt principal du golfe Persique. Quelques familles turques, grecques, arméniennes et juives y sont établies. Le gros du peuple est Arabe, mais le gouvernement est Turc.

Le territoire de Bassora abonde en coton, riz, fruits, légumes et sur-tout en dattes. Les Français, les Anglais, les Hollandais, les Mores, les Indiens et les Arabes fréquentent ce port. Les cargaisons que ces différentes nations y portent, sont composées

---

(1) N'ayant jamais été à Bassora, et les notes que j'avais sur le commerce qui s'y fait n'étant pas suffisantes pour le faire bien connaître, j'ai emprunté du Dictionnaire Universel de la Géographie Commerçante, par Peuchet, ce qui me manquait pour compléter cet article.

de sucre, de mousselines rayées et brodées du Bengale; des épiceries de Ceylan et des Moluques; de grosses toiles blanches et bleues de Coromandel; du cardamomon, du poivre, du benjoin, du bois de sandal de Malabar; du café de Moka; du fer, de l'acier, du plomb, du corail et des draps d'Europe.

La moitié des marchandises réunies à Bassora passe en Perse; Le reste du débouché se fait par Bagdad et Alep.

Indépendamment de ces exportations, il se fait à Bassora et dans son territoire une assez grande consommation, sur-tout en café.

Le pays de Bassora fournit peu de marchandises bonnes pour le retour aux Indes. Celles qu'on y transporte le plus ordinairement de cette ville, sont le vieux cuivre de Perse, des dattes, de l'eau rose, des fruits secs et des racines de garance. Les subrecargues portent le reste du produit de leur vente en argent. Ils emploient les Banians à changer les monnaies courantes de Bassora, en espèces plus estimées dans les Indes. Il est rare qu'on ait à se plaindre de leur fidélité, de leur zèle et de leur intelligence.

Comptes et Monnaies. Les comptes s'y tiennent en tomans réels, imaginaires et en crouches.

Le toman réel est de 20 roupies effectives d'argent ou de 100 mamoudis blancs.

Le toman imaginaire de 100 mamoudis, se divise en danimes et flous, petite monnaie de cuivre.

10 danimes au mamoudis.

10 flous ou flouches au danime.

Ce toman imaginaire ne rend qu'environ 14 roupies d'argent $\frac{9}{10}$ chacune de 6 mamoudis, et la crouche à raison de 4 mamoudis $\frac{1}{2}$, mais de ceux qui forment le toman imaginaire.

Les marchandises se vendent sur le pied de ce toman.

Lorsque

Lorsque l'on dit, par exemple :

1°. Qu'une pièce de toile se vend 50 mamoudis, il ne faut compter que 7 roupies d'argent $\frac{9}{20}$.

2°. L'indigo, etc. à 4 tomans le man attary, l'on ne doit entendre que 59 roupies $\frac{6}{10}$.

3°. Une pièce de garmassond, etc. 25 crouches qui, à 4 mamoudis $\frac{1}{2}$, donnent 112 mamoudis $\frac{1}{2}$, comptez 16 roupies $\frac{2}{3}$.

Il circule dans le commerce à Bassora diverses monnaies d'Europe et d'Asie ; elles y sont marchandises, car elles haussent et baissent tous les jours, et elles sont plus chères pendant la mousson qu'après le départ des navires. Cette variation dans la valeur de l'or et de l'argent, dépend de la quantité plus ou moins grande qu'on en trouve sur la place. Voici la valeur que les différentes espèces ont à Bassora :

Fondouki, monnaie d'or turque, y vaut . . .	27 mamoudis $\frac{1}{2}$
Zermahboub, *idem*.	19 $\frac{3}{4}$
Zenzerly, *idem*.	17
Sequin vénitien	31 à 33
Roupie d'or des Indes.	94 à 96
Roupie d'or de Perse, nader chah.	80 à 85
Roupie d'argent de Perse.	5 à 5 $\frac{1}{2}$
Roupie des Indes.	6 $\frac{3}{4}$ à 7
Abassy de Perse.	2 $\frac{1}{2}$
Mamoudi d'argent blanc	1 $\frac{1}{3}$
Piastre roumy ou de Turquie, d'argent. . .	7 $\frac{1}{4}$

A l'exception des piastres roumy, toutes ces monnaies se portent aux Indes, et comme elles sont achetées à Bassora à un change fort au-dessus de leur valeur réelle, elles éprouvent, en Asie, une perte de 8 à 10 pour cent.

Les monnaies Turques ont leur prix fixe, cependant les marchands ne s'en dessaisissent qu'en exigeant des étrangers quelque chose de plus que le prix courant.

Poids. Les poids dont on se sert à Bassora sont,

1°. Le man séphie ou grand man de 76 livres 1 once de Paris, divisé en 24 vakias, dont chacun de 3 livres 2 onces 6 gros.

2°. Le man attary, ou des marchands, de 25 livres $\frac{1}{2}$ divisé en 24 petits vakias d'une livre une once. Il est bon d'observer que l'on accorde un ou deux vakias de tare par man attary, suivant la nature des marchandises qui se vendent à ce poids.

3°. L'hoca de Bagdad de 2 livres 7 onces marc.

4°. Le miscal; 50 donnent 7 onces 4 gros $\frac{100}{143}$ marc.

La drachme pese 16 grains Turcs,

100 miscals valent un chaqui.

266 miscals $\frac{2}{3}$ pèsent 1 oka attary,
lequel pèse . . . . 400 drachmes.

333 miscals $\frac{1}{3}$ pèsent 1 oka séphie,
lequel pèse . . . . 500 d°.

106 milcals $\frac{2}{3}$ pèsent 1 vakia attary,
lequel pèse . . . . 160 d°.

1 man séphie pèse 10,880 pagodes
qui font . . . . 76 liv. 1 onc. 2 gros.

1 oka séphie . . .	453 $\frac{1}{3}$ . . .	3 liv. 2 onc. 5 gr. $\frac{3}{4}$
1 man attary . .	3,626 $\frac{2}{3}$ . . .	25 liv. 5 onc. 6 gr.
1 oka attary . . .	362 $\frac{2}{3}$ . . .	2 liv. 8 onc. 4 gr. $\frac{3}{5}$
1 miscal	1 $\frac{9}{25}$	1 gr. $\frac{1}{5}$ et plus.

Le riz et les autres grains se vendent au grand poids du man séphie, lequel pèse 8000 miscals ou 12,000 drachmes. Il se divise en 24 okas séphie.

Le café, le poivre, le sucre et toutes les marchandises de gros volume, se vendent au petit poids du man attary, lequel pèse 2,666 miscals $\frac{2}{3}$ ou 4000 drachmes. Il se divise en 10 okas attary et en 24 vakias.

Les monnaies d'or et d'argent se pèsent au miscal, qui se divise en 24 grains Turcs.

DOUANE. La douane est de 3 pour % pour les Européens et de 7 $\frac{1}{2}$ pour les autres nations, et souvent elles la payent à 10 et 12 pour cent par l'évaluation arbitraire que l'on fait de leurs marchandises. Dans le cas où les Européens auraient à se plaindre d'un abus sur cet objet important, ils ont le droit de payer la douane en nature, c'est-à-dire, de donner 3 pièces sur 100 pièces. Ils ont encore celui de faire porter leurs marchandises dans leurs maisons, où les douaniers viennent en prendre l'état et en fixer la valeur.

Chaque vaisseau, grand ou petit, chargé ou non, payait ci-devant, par forme de présent, au Pacha Moussalem et grand Douanier, 2300 roupies. Mr Martinville, premier Consul de France à Bassora, fit réduire ce droit à 1300 roupies, ce qui a fait règle pour tous. Les capitulations Françaises ne faisant aucune mention de cette imposition, le Consul qui lui succéda, sollicita Soliman Pacha à la supprimer. Il eut le bonheur de réussir. Ce droit est présentement éteint, de même que pour les Anglais qui, par de grands présens, ont obtenu depuis la même faveur; ainsi il ne subsiste plus que pour les bâtimens Mores, Arabes et Indiens. Lorsque ce droit se percevait, les capitaines et les subrécargues étaient obligés d'aller voir le Moussalem. Ils en recevaient une espèce de manteau doublé d'hermine.

COURTIER. Le service d'un courtier, d'un saraf et d'un chaoux ou jannissaire, est absolument nécessaire. Ils sont au choix du capitaine et du subrécargue. Le courtier, ordinairement chrétien, attire les marchands dans les maisons Européennes et conclut les marchés. S'il survient des difficultés à ce sujet, sa déclaration en justice les décide. On lui accorde $\frac{1}{2}$ pour cent de courtage. Quoiqu'il doive répondre de la solvabilité des acheteurs, la prudence exige que l'on prenne des informations de ceux-ci avant de leur livrer les marchandises.

Le saraf, juif ou banian, a $\frac{1}{2}$ pour % de sarafage et une chale ou cinq tomans par vaisseau. Il va recevoir les payemens et répond du poids et du titre des espèces. Le chaoux l'accompagne dans ses recouvremens; il sert aussi pour la garde de la maison, et doit suivre les Capitaines pour en imposer à ceux qui pourraient leur faire des insultes. Sa paye est de 110 mamoudis par mois.

Vents qui règnent dans le golfe Persique.

Les vents règnent ordinairement dans le golfe de Perse depuis le mois de vendémiaire (octobre) jusques au mois de messidor (juillet) dans la partie du nord-ouest; ils sont cependant souvent interrompus par de forts vents du sud-ouest. Dans les autres mois de l'année, ils tiennent de la partie du sud-est.

Epoques de l'arrivée des bâtiments à Bassora.

Les bâtimens venant des Indes arrivent à Bassora en ventôse et germinal (mars et avril); ils doivent en partir dans les premiers jours de thermidor (du 20 au 30 juillet) sans quoi ils risqueraient de manquer leur retour. La vente de leurs cargaisons ne se fait que peu de tems avant leur départ, parce que les marchands ne se présentent pour en faire l'acquisition que quand ils savent que tous les vaisseaux qu'on attend des Indes sont arrivés.

Prix auxquels les Marchandises ci-après furent vendues à Bassora en l'année 1771.

Fer	3 roup. $\frac{1}{2}$	des Indes,	le man attary.
Bois d'ébène	2 $\frac{1}{3}$	*idem.*	*idem.*
Poivre	12	*idem.*	*idem.*
Cardamomon. 1ere qté, nouveau. les gousses bien remplies,	100		*idem.*
Cardamomon. 2de qualité, *idem*	60		*idem.*
Cardamomon. 3me qualité, *idem*	36		*idem.*

Bois

		roup. des Indes.	le man attary.
Bois de sandal...	1ere qualité..............	8 $\frac{1}{3}$	*idem.*
	2de qualité..............	6 $\frac{1}{2}$	*idem.*
	3me qualité..............	5	*idem.*
Sucre de Batavia........................		5	*idem.*
Sucre en pierres ou candi................		7 $\frac{1}{2}$	*idem.*
Bois rouge, suivant la rareté............		3 à 5	*idem.*
Benjoin.........	1ere qualité..............	18	*idem.*
	2de qualité..............	10	*idem.*
Plomb..................................		4	*idem.*
Laque, dont on n'a pas tiré la couleur.......		10	*idem.*

Les marchandises se vendent toutes en argent comptant; elles passent par les mains des Grecs, des Juifs ou des Arméniens, qui sont les agens ordinaires de tous les marchés.

FRET. Celui de l'argent, que l'on charge sur les bâtimens qui vont de Bassora dans l'Inde, se paye 2 $\frac{1}{2}$ pour cent pour les côtes de Malabar et de Coromandel, et 3 pour cent pour le Bengale.

Les marchandises chargées à la côte de Coromandel pour Bassora le payent à 7 pour cent de la valeur.

Celles du Bengale, pour la même destination, payent 12 roupies courantes, pour le man pesant des objets qui sont en balles.

Lorsqu'un marchand charge 50 balles, il a le droit d'embarquer un passager gratis; mais, autrement, le prix du passage est de 75 roupies.

CHAPITRE III.

CÔTE DE MALABAR.

La côte de Malabar, proprement dite, n'est que le pays situé entre le cap Comorin et la rivière Neliceran qui coule près du mont Dely; mais, pour me conformer aux idées généralement reçues en Europe, j'appellerai de ce nom, à l'imitation de l'Abbé Raynal, tout l'espace qui s'étend depuis l'Indus jusqu'à cap Comorin, dans lequel se trouvent compris le Guzurat, les côtes de Concan, de Canara et de Malabar, qui bordent la partie occidentale de la presqu'île de l'Inde, entre le 8me et 24me degrés de latitude nord. J'y comprendrai aussi les Lacquedives et les Maldives.

Ces pays appartiennent à divers Souverains, qui ont chacun des états particuliers et qui possèdent plusieurs grandes villes maritimes. Les principales de celles que l'on trouve sur la côte de Malabar, sont Baroche, Surate, Bombay, Goa, Onor, Mangalor, Cananor, Talichery, Mahé, Calicut, Cochin et Travancor. Chacune d'elles a ses usages, ses poids et ses monnaies qu'il est nécessaire de bien connaître et dont je traite dans les articles qui les concernent.

La côte de Malabar ne peut être fréquentée que pendant la mousson du nord-est, c'est-à-dire, depuis le 20 brumaire (12 novembre) jusqu'au 10 floréal (premiers jours de mai). Il est dangereux pour de grands bâtimens de se trouver dans ces parages, avant la première de ces époques et plus tard que la seconde, à

cause des ouragans qu'occasionne le changement de la mousson (1).

Les ports de la côte de Malabar étant ouverts à toutes les nations, ils reçoivent tous les ans un grand nombre de vaisseaux Européens et une quantité beaucoup plus considérable de bâtimens Mores des différentes parties de l'Inde, des Maldives, de la mer Rouge et du golfe Persique, qui portent les productions de leurs pays et qui rapportent celles des divers lieux où ils abordent.

On ne doit point naviguer, sans précaution, le long de la côte de Malabar. Les vaisseaux qui la longent, pour aller à Goa, à Bombay ou à Surate, doivent être sur leurs gardes, à cause des pirates Angrias, des Marates et des Sangans qui sortent de leurs ports dans les premiers jours de frimaire (décembre), lesquels sont situés entre Goa et Bombay. Ils cherchent à surprendre les bâtimens, et ils profitent des calmes pour les attaquer avec plus d'avantage. Pour empêcher que ces pirates ne s'emparent des navires Portugais, qui sont ordinairement peu armés, le Gouvernement de Goa fait sortir, tous les ans, deux frégates de vingt pièces de canon de 12 et de 250 hommes d'équipage; elles se rendent à Cochin où elles vont prendre les bâtimens de leur nation qu'elles escortent jusques à Goa. Les Capitaines de ces frégates prennent volontiers sous leur protection, ceux des autres nations qui la réclament. Je conseille aux navires peu armés, de ne remonter la côte de Malabar, sans escorte, que jusques à Cochin, et d'attendre, dans ce port, celle des frégates Portugaises (2).

---

(1) Le 3 novembre 1783, le vaisseau que montait le Général anglais Hugues, qui avait combattu contre le Bailli de Suffren, étant mouillé devant Talichery, coula bas dans cette rade, à la suite d'un coup de vent. Voyez à l'article Colombe, les événemens malheureux qu'éprouvèrent divers autres bâtimens le même jour.

(2) Dans les premiers jours de décembre 1783, en remontant la côte de Malabar, avec le vaisseau le St Charles, que je commandais, lequel était sous pavillon Toscan et armé de 24 pièces de canon de 8, de 2 pièces de 12

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Il y a peu de terres plus fertiles en Asie que celles de la côte de Malabar ; elle abonde en coton, poivre, bois de sandal, tamarin, cardamome, gingembre, safran d'Inde ou terra merita, tabac, fausse cannelle, noix d'arec, cocos, et sur-tout en riz blanc et noir dont on fait un très-grand commerce. La plupart de ces productions servent d'aliment à celui d'Inde en Inde; (1) le reste passe en Europe sur les vaisseaux des différentes nations qui fréquentent l'Asie.

Si l'on en excepte le Guzurat, qui a des fabriques immenses en

---

et de 126 hommes d'équipage, je rencontrai, près des isles aux Pigeons, une armée Marate composée d'une grande pâle à trois mâts, portant 16 pièces de 8 et 2 coursiers de 18 ; d'une seconde pâle à trois mâts, de 14 canons ; de deux autres à deux mâts de 12 canons, et de 22 calavettes à un mât, portant chacune un coursier de 12. Je portais alors la bordée du nord nord-est avec la brise fraîche du nord-ouest. L'armée Marate poussait au large et venait à ma rencontre.

Après m'être disposé au combat, en continuant toujours la même bordée, je fis placer, sur le gaillard, les passevent, et sur les hunes, les hommes de mon équipage armés de fusils ; je n'en avais laissé que deux à chaque pièce d'artillerie. Lorsque le Commandant Marate fut à la portée du canon, il mit sa flamme et son pavillon qu'il assura. Je fis déployer flamme et pavillon Français que j'assurai aussi par un coup de l'une de mes pièces de 12. Le Commandant, qui se trouvait alors par mon travers et sous le vent, jugeant sans doute que le St Charles était une frégate Française, fit vent arrière et changea lof pour lof; toute l'armée fit la même manœuvre et fut mouiller aux isles aux Pigeons pour y passer la nuit, pendant laquelle ces pirates ne sont jamais à la mer.

Ce fut, sans doute, à l'apparence du vaisseau le St Charles et à la ruse dont j'avais usé en mettant flamme et pavillon Français, que je dus de n'avoir pas été attaqué et peut-être pris par des forces aussi supérieures.

(1) Voyez le détail au Chapitre où je traite de ce commerce.

toileries

toileries de tous les genres, le reste de la côte ne fait en général que des toiles communes, à l'usage des habitans du pays.

Après avoir donné la nomenclature des productions de la côte de Malabar, je dois faire connaître les signes qui caractérisent leurs bonnes qualités. La connaissance des marchandises que l'on achète, est une partie essentielle de celles qu'un subrécargue doit posséder. Il ne saurait apporter trop de soin à cette étude afin de n'être pas déchu sur la somme des bénéfices qu'il a droit d'espérer dans une opération, que des achats mal faits diminuent toujours considérablement.

Coton en Bourre. Le coton, pour être d'une bonne qualité, doit être d'un beau blanc, aussi long que possible, sur-tout bien égrené. Cette dernière condition est indispensable. La présence des graines dans le coton en bourre nuit à sa valeur, parce qu'elle forme un déchet considérable sur le poids; elle nuit à sa qualité, parce qu'elle imprime une tache qui la déprécie beaucoup; enfin elle expose les navigateurs aux accidens les plus funestes; lorsque cette graine est en quantité, elle éprouve une fermentation qui produit une chaleur suffisante pour occasionner la combustion du coton, et par suite, celle du navire.

La grande demande qu'il y eut de cet article à Surate en 1787, établit une forte concurrence dans les achats pour la Chine. Les cultivateurs du Guzurat, pressés pour y satisfaire, ne prirent pas les soins ordinaires pour débarrasser le coton de sa graine; peut-être même la laissèrent-ils à dessein, afin d'en augmenter le poids. Il en fut acheté de très-grandes quantités, dans lesquelles il se trouvait depuis quinze jusques à vingt-cinq pour cent de graine.

Ces cotons, fortement comprimés à bord des vaisseaux, s'échauffèrent au point de s'enflammer. Un des navires qui en était chargé, fut obligé d'en jetter à la mer près de 200 balles. Plusieurs autres bâtimens furent aussi forcés de faire jet. Je fus moi-

même dans ce cas avec le vaisseau le S[t] Charles, mais j'en fus quitte pour huit à dix balles.

Tous les motifs se réunissent donc pour apporter dans l'achat des cotons, l'attention la plus scrupuleuse à la manière dont ils sont égrenés : plus grand prix à la vente, conservation de sa blancheur, enfin sureté du navire qui peut devenir la proie des flammes dans la vaste étendue de mer qu'il doit parcourir depuis la côte de Malabar jusqu'à la Chine, ou qui peut éprouver, tout au moins, des avaries considérables.

Poivre. On doit le choisir dans les qualités qui conviennent aû pays auquel on le destine. Lorsqu'on l'achète pour l'Europe, il faut le prendre sec, bien nourri, point trop ridé, sans mélange de grains noirs ni de grabeau ou poussière. On doit observer, surtout, qu'il n'ait pas été cueilli avant sa mâturité, il est alors d'un goût fade, peu épicé et sans saveur. Il faut éviter aussi qu'il soit trop lourd, parce que, dans ce cas, il est surchargé d'humidité et donne un grand déchet.

Cependant, quelle que soit la surveillance que l'on apporte au bon choix de cette épicerie, on n'évitera jamais totalement la fraude des marchands Mores, qui sont dans l'habitude de l'arroser un jour ou deux avant la livraison : aussi doit-on toujours compter sur un déchet de 5 à 6 pour 100 sur le poids.

Lorsqu'on destine le poivre à la consommation de l'Inde, il faut choisir le plus léger ; c'est pourquoi celui de l'isle de Sumatra et de la presqu'isle de Malaca, qui est moins bon que celui de la côte de Malabar, se vend beaucoup mieux à Surate et à Bombay, par la raison que les marchands qui l'achètent au poids, le vendent à la mesure.

Bois de Sandal ou Santal. Le bois de sandal est très-odoriférant; il se fend facilement, parce qu'il a les fibres droites.

Il est d'un goût aromatique, un peu amer; il est pesant et sa couleur est d'un roux pâle.

Le bon sandal échauffé par le frottement répand une odeur suave et laisse appercevoir une légère apparence de résine sur la partie échauffée.

Lorsqu'on le scie, il laisse sur la scie assez de résine pour qu'elle soit sensible au toucher. Il est aisé de concevoir que dans cette opération, les effets du frottement et de la chaleur doivent être beaucoup plus apparens.

Les bûches de ce bois doivent être grosses, droites autant que possible, et pesantes. On range dans la dernière qualité, les bûches légères, tortues, éclatées et blanchâtres. Lorsqu'il est léger, il est privé de sa partie résineuse, et par cette raison invendable, parce que son principal mérite est dans sa qualité odoriférante.

On le débite dans toutes les parties de l'Inde, et sur-tout à la Chine. On en fait des meubles précieux, des boîtes, etc. Les Indiens et les Chinois en ramassent la sciure avec soin; ils en forment une espèce de pâte qu'ils collent sur des baguettes de bois très-mince qu'ils font continuellement brûler devant leurs idoles, soit dans les temples, soit dans leurs maisons. La combustion en développe un parfum qu'ils jugent agréable à leurs dieux.

Tamarin, Il doit être gras, nouveau, noir, d'un goût aigrelet et agréable. Il faut faire attention qu'il n'ait point été falsifié avec de la melasse et du vinaigre.

Cardamome. Le Royaume de Cananor est le seul endroit du monde où l'on trouve le véritable Cardamome. Il se débite et se consomme presque tout en Orient, parce que les peuples de ces contrées ne trouvent leur riz bien assaisonné qu'avec cette sorte d'épices. Il en passe néanmoins quelque peu en Europe où on l'emploie à certains médicamens.

En achetant le cardamome, il faut observer que les gousses soient grosses, bien remplies et blanches. Il perd beaucoup de sa qualité en viellissant; les gousses prennent alors une couleur tirant sur un jaune terne; quelques-unes même sont piquées des vers.

Gingembre. Le bon gingembre doit être nouveau, sec, bien nourri, difficile à rompre, d'un gris rougeâtre au-dessus, résineux au-dedans, d'un goût chaud et piquant. Celui de la côte de Malabar est le meilleur de l'Inde.

Fausse Canelle, connue en Europe sous le nom de *Cassia Linéa.* Quoique la qualité de celle qui se cultive à la côte de Malabar soit supérieure à celle que l'on trouve à la Chine, aux Isles de Timor, de Java et de Mindanao, elle est cependant bien inférieure à la canelle de l'isle de Ceylan dont l'écorce est plus mince, moins rouge, et qui a beaucoup plus de saveur. La fausse canelle se distingue sur-tout par une viscosité que l'on sent en la mâchant. Ces signes servent à découvrir la fraude des marchands, qui la vendent mêlée avec la vraie canelle dont la vertu est infiniment supérieure et le prix quatre fois plus haut. Il passe peu de canelle de la côte de Malabar en Europe; elle se consomme presque toute dans l'Inde.

Safran d'Inde ou Terra Mérita. C'est une racine qui sert aux teinturiers et qui donne une couleur jaune. Elle est jaunâtre en dedans et en dehors, très-dure et presque semblable en figure et en grosseur au gingembre.

On doit choisir le safran d'Inde nouveau, résineux, difficile à casser, pesant, sans qu'il soit vermoulu.

Tabac. Il faut préférer celui de l'année courante, le choisir bien sec, en belles feuilles, à côtes minces, autant que possible,

et

et d'une odeur agréable. Celui qui a une odeur de moisi et dont les feuilles sont trop brisées, doit être rejeté.

NOIX D'AREC. Il faut préférer celles nouvellement récoltées, sèches, pesantes, parfaitement dépouillées de leur enveloppe, d'une couleur rougeâtre en dehors et bien marquetées de rouge et blanc intérieurement.

COCOS. On doit préférer ceux qui sont gros, frais et qui n'ont pas perdu leur eau; ce dont on peut juger facilement par leur pesanteur.

RIZ. Il faut le choisir nouveau, le plus gros et le plus entier possible, blanc, bien émondé, ne sentant ni la poussière ni le rance.

Il y a dans l'Inde une sorte de riz que l'on appelle noir, quoiqu'il ne soit que rougeâtre; pour l'avoir de bonne qualité, on doit faire les mêmes remarques que pour le riz blanc.

Instruction sur les marchés.

Après le bon choix des marchandises, rien de plus nécessaire que de bien convenir des conditions des marchés; il faut les stipuler avec le plus grand soin dans toute la côte de Malabar, mais principalement dans les villes Mores, telles qu'Onor, Mangalor, Cananor, Calicut et Travancor.

Sans cette précaution indispensable, on éprouvera toujours des difficultés; il faut considérer que l'on traite avec des hommes fourbes et rusés, qui cherchent constamment à surprendre ceux que l'expérience n'a pas appris à se méfier de leur mauvaise foi; qu'ils savent que les Européens sont forcés de partir, et qu'en leur suscitant des discussions qui pourraient les retenir, ils en obtiendront des sacrifices plus ou moins forts, suivant l'importance des marchés.

On doit donc convenir, de la manière la plus précise, 1.° de l'espèce de poids dont on se servira pour peser les marchandises;

2.° de la nature des monnaies que l'on donnera ou que l'on recevra en payement; 3.° de la valeur que l'on attribuera à ces espèces; 4.° lequel de l'acheteur ou du vendeur payera les droits de douane, ainsi que les frais d'embarquement ou de débarquement des marchandises.

Les chargemens que l'on fait à la côte de Malabar doivent être assortis suivant la destination du navire. S'il est employé au commerce d'Inde en Inde, on doit choisir les articles qui conviennent à la partie de l'Asie dans laquelle il doit se rendre (1); s'il fait son retour en Europe, on doit prendre des cotons filés et en bourre du Guzurat, des toileries de Baroche et de Surate, du poivre, du gingembre, du tamarin, de la fausse cannelle, du cardamomon, du safran d'Inde et un peu de bois de sandal.

Marchandises d'Importation.

Les villes de Cochin, Goa et Bombay, se sont mises, depuis long-temps, en possession de presque tout le commerce d'importation des marchandises d'Europe qui sont consommées dans la partie occidentale de la presqu'isle de l'Inde. Cette dernière surtout s'est emparée de la plus grande partie de celui que Surate faisait dans le temps que son marché était le plus considérable et le plus riche de tout l'Indostan.

Ce sont donc ces trois ports de la côte de Malabar que les navigateurs Français doivent avoir en vue pour vendre leurs cargaisons; néanmoins, s'ils arrivent vers la fin de brumaire (15 novembre), ils feront bien de relâcher dans quelques-unes des grandes villes, telles que Travancor, Calicut, Mangalor; l'on y trouve souvent à vendre des articles d'Europe, dont on emploie la valeur en productions du pays que l'on place avec avantage à

(1) Voyez le Chapitre du commerce d'Inde en Inde.

Bombay ou à Surate. Les bénéfices que l'on fait dans ces divers endroits, augmentent ceux que l'expédition fait espérer; c'est ainsi que l'on doit utiliser toutes les relâches dans l'Inde.

Les marchandises d'Europe que l'on porte à la côte de Malabar, sont: du plomb, du fer, de l'acier, du cuivre, des ancres pour les navires, des grapins, des cordages de chanvre, des fusils, des lames de sabre, des canons, des toiles et du fil à voiles, du vermillon, du minium, de la cochenille, des velours, des draps, du corail, du papier, du goudron, du brai, des verroteries, du vin en barriques et en bouteilles, de l'eau-de-vie et du genièvre.

Voici la désignation des qualités de ces divers articles avec la quantité que l'on doit mettre de chacun d'eux pour assortir la cargaison d'un navire de 6 à 700 tonneaux. On pourra augmenter ou diminuer cet assortiment, suivant que le navire que l'on emploiera sera plus ou moins grand.

État et assortiment des marchandises d'Europe qui doivent former la cargaison d'un vaisseau de 6 à 700 tonneaux, destiné pour la côte de Malabar, avec la désignation des qualités qui sont les plus convenables pour la vente.

Cuivre. Le plus estimé en Asie est celui en petits lingots, imitant le japponois, et celui en plateaux de 18 pouces de long sur environ 10 pouces de large et de ½ à un pouce d'épaisseur. Il en faut environ mille quintaux.

Le cuivre en plus grand plateau et celui que nous tirons de *Tocat* (1) sont moins estimés.

Cloux assortis. ¾ de 2 pouces jusqu'à 10 et ¼ de 12, 14 et 16 pouces. Ces derniers doivent être plus minces que l'on n'est dans l'usage de les faire en France. Quatre cents quintaux.

(1) Ville d'Asie dans la Natolie.

Acier fin, en caissons. Trois cents quintaux.

Plomb en saumon. Les Anglais qui achètent ce minéral en Angleterre, à meilleur marché que les autres nations Européennes ne peuvent le faire, en portent une si grande quantité dans l'Inde, que cet article ne donne ordinairement que peu ou point de bénéfice; cependant, si l'on pouvait s'en procurer en France au prix de 24 à 25 francs le quintal, poids de marc, on pourrait en porter six cents quintaux.

Balles de plomb de 16 à la livre. Cent quintaux.

Canons. Il les faut des calibres ci-après :

50 pièces	d'une livre,	sur piton.	
50	d.°	de $\frac{1}{2}$ livre,	*idem.*
30	d.°	de 2 livres,	pour affûts.
20	d.°	de 4 livres,	*idem.*
20	d.°	de 6 livres,	*idem.*

Ceux de plus fort calibre sont de peu de défaite.

Boulets des calibres des canons. 50 par canon.

Cordages de chanvre. Ils doivent être à trois tourrons seulement. Il n'en faut point à quatre. Les pièces doivent avoir 120 brasses de long, dont $\frac{1}{3}$ en manœuvres courantes assorties, $\frac{1}{3}$ en manœuvres dormantes de 5, 6, 7 pouces de circonférence, et le troisième tiers, en cables de 10, 11 et 12 pouces. Six cents quintaux.

Ancres pour Navires, de 4, 6, 8 et 10 quintaux. Dix de chaque.

Grapins pour Bateaux, à cinq pattes, de 2, 3, 4, 5 et 6 quintaux. Dix de chaque.

Vermillon,

VERMILLON, bien broyé, sec, pur et bien net; 50 quintaux.

COCHENILLE, de bonne qualité; vingt quintaux.

SAFRAN DU GATINOIS OU D'ORANGE; quatre quintaux.

PAPIER BLANC, commun et non coupé; deux mille rames, pesant environ 10 livres marc chaque.

DRAPS DE CARCASSONNE, 40 ballots londrin second assortis de

8 pièces écarlate.
2 d°. vert émeraude.
1 d°. bleu.
1 d°. jonquille.

12 pièces par balot.

VELOURS, à un poil ½.

50 pièces cramoisi.
50 d°. vert émeraude.
6 d°. noir.

GOBELETS DE VERRE BLANC. Il en faut vingt mille, du prix de douze à quinze centimes la pièce. On s'en sert pour éclairer l'intérieur des maisons.

LAMES DE SABRE, quatre mille, de celles à trois raies; celles à deux raies sont peu estimées.

EAU-DE-VIE DE GENIÈVRE, en caisses de 12 flacons; quatre cents caisses.

VIN ROUGE clarifié et de bonne qualité, cent barriques.
Vin vieux, quatre cents caisses de 40 bouteilles, à longs bouchons.

Eau-de-Vie, cent barriques de trente veltes.

Goudron, cent cinquante barils.

Brai, cent cinquante barils.

Corail, assorti dans les qualités suivantes: (1)

100 livres *grossezze nette perfette, in tre colori*, du prix de vingt piastres de 8 réaux la livre de 12 onces de Livourne.

100 livres *grossezze primo camolato, in tre colori*, de 18 piastres la même livre.

100 livres *mezzaniè nette perfette, in tre colori*, de 10 piastres la livre.

100 livres *mezzaniè primo camolato, in tre colori*, de 9 piastres la livre.

100 livres *corone di granelli* 108 *l'una nette*, du prix de 4 piastres ½ à 5 piastres de 8 réaux la livre.

20 livres *mazzi filotti, primo camolato, in 6 colori*, du prix de 18 à 20 piastres la livre.

20 livres *fila grosse, mezza misura, primo camolato, in 6 colori*, du prix de 70 piastres la livre.

Observation essentielle pour la vente des Coraux dans l'Inde.

(1) Comme presque tous les coraux qui passent dans l'Inde s'achètent à Livourne; j'en désigne ici les qualités sous leur dénomination italienne, et J'OBSERVE:

1°. Que l'on y vend cette marchandise à la livre de 12 onces poids de Livourne.

2°. Que le rapport de la livre de Livourne avec la livre poids de marc est comme suit:

Une livre de 12 onces de Livourne pese juste onze onces poids de marc.

Une livre de 16 onces marc pese 17 onces $\frac{5}{11}$ de Livourne. On doit, lors de la vente des coraux dans l'Inde, établir ses calculs d'après ces rapports.

TOILES A VOILES. La demi en bonne rondelettes, un quart en 4 fils, et le quart restant en 6 fils; pour trente mille francs.

FIL A VOILES, pour environ trois mille francs.

MONNAIES. Les monnaies sont considérées comme marchandises dans toute l'étendue de la côte de Malabar; elles varient suivant les besoins, et ces besoins se font sur-tout sentir à l'époque de l'achat des cotons, du poivre et des marchandises de fabrication, c'est-à-dire, pendant la mousson du nord-est, tems auquel les vaisseaux qui fréquentent cette côte forment leurs nombreuses cargaisons.

Il circule plusieurs sortes de monnaies dans cette partie de l'Inde.

Celles d'or sont:

Les pagodes bahader.
Celles à l'étoile.
Celles de portonovo.
Les roupies d'or.
Les sequins vénitiens.
Les fondoucly.
Les Zermaboub.
Les portugaises ou lisbonines.

Les monnaies d'argent sont:

Les roupies des différentes parties de l'Asie.
Les piastres d'Espagne.
Les talers ou karangous.

Il est à remarquer, 1°. que les roupies de Bombay ont cours avec avantage depuis le cap Comorin jusques à Surate.

2°. Que les roupies de Pondichery ne se placent au pair qu'à Calicut et à Mahé. Qu'elles perdent par-tout ailleurs, et même jusqu'à six pour cent à Surate.

3°. Que les pagodes à l'étoile et bahader sont très-courantes

depuis le cap Comorin jusqu'à Goa; les premières au prix de trois roupies et demie pour une pagode, et les secondes à 4 roupies.

4°. Que dans le nord de Goa, les pagodes n'ont presque point de cours dans le commerce, et que l'on n'y voit en monnaies des Indes que des roupies d'or ou d'argent.

Droits ou présens d'usage.

Les droits et présens d'usage n'ont lieu que dans les pays où nous avons des traités particuliers; comme il n'en existe pas avec les différens Princes de la côte de Malabar, nous n'avons chez eux que les douanes à payer, suivant les divers tarifs que je fais connaître dans chacune des villes à grands marchés. Cependant il peut arriver, dans certaines circonstances, que le présent d'une montre ou d'un joli fusil fait au Ministre de quelqu'un de ces Princes, puisse accélérer ou déterminer quelqu'opération utile; et dans ce cas, on ne doit pas tenir à la valeur d'un semblable cadeau.

ARCHIPEL DES MALDIVES.

Amas très-considérable de petites isles à l'ouest du cap Comorin. Elles occupent une espace d'environ 250 lieues, depuis l'Equateur jusques vers le 13me degré de latitude nord, à une distance inégale de 30 à 60 lieues de la côte de Malabar. Elles sont partagées en 13 provinces qu'on appelle atollons. Cette division est l'ouvrage de la nature. Chaque atollon est cerné d'un banc de roches à fleur d'eau qui défend ces isles contre l'impétuosité des vagues. La mer a une grande profondeur au pied de ces bancs qui en rend l'abord très-dangereux.

De tous les canaux qui séparent ces isles, il n'y en a que quelques-uns par où les grands navires peuvent passer. Le célèbre

Daprés

Daprés de Mannevilette, dans ses instructions sur la navigation des mers des Indes, donne des détails sur ces divers passages.

Celles de ces isles qui sont habitées sont couvertes de cocotiers; les insulaires s'occupent à la pêche des coris (1) et à la fabrication des cordages de kaire (2) estimé le meilleur de l'Inde.

Les habitans des Maldives ont un très-grand nombre de bateaux qui leur servent pour la communication d'une isle à l'autre. Ces bateaux sont d'une forme très-régulière dans leur carenne et ont une vîtesse étonnante. Ils ont aussi quelques bâtimens pontés de la portée de 20 à 40 tonneaux, avec lesquels, dans la mousson du nord-est, et à la faveur des vents variables du nord-est au nord-ouest, ils abordent à l'isle de Ceylan, à Cochin, Calicut, Mangalor, Onor et Cananor. Ils portent en cargaison des cordages de kaire et des coris; ils rapportent dans leurs pays du riz, du poivre, du cardamomon et de grosses toiles.

Vers la fin de la mousson d'ouest, quelques bâtimens Maldivois font route pour le Bengale; ils y portent les mêmes objets qu'à la côte de Malabar; ils partent du Bengale pour retourner chez eux en nivôse (janvier) et rapportent, dans leur pays, du riz et des toileries.

Les Négocians Français établis dans l'Inde, envoyaient, tous les ans, quelques bâtimens aux Maldives; ils abordaient à l'isle du Roi où il y a un bon port; en avril 1777, j'y ai vu quatre de ces bâtimens, dont un d'environ 500 tonneaux et les trois autres de 200 à 250.

Ces navires, qui partent toujours du Bengale, portent du riz, qui forme la principale partie de leur chargement, et des toileries à l'usage des insulaires; ils rapportent à la côte de Malabar et au

(1) Petits coquillages extrêmement luisans, servant de menues monnaies dans presque toutes les contrées de l'Asie et à la côte de Guinée.

(2) Filasse de cocos.

Bengale, des cordages de kaire et des coris. Partie de ces coquillages reste dans le pays où ils servent de menues monnaies ; le restant passe en Europe où il est vendu pour servir à la traite des Nègres que l'on fait à la côte d'Afrique.

COLÉCHE.

Comptoir Danois sans activité. Il est rare que cette nation y fasse des achats ou des ventes. Quelques Indiens et Portugais, issus de cette nation, composent sa population ; les uns et les autres, pauvres et presque sans moyens, ne font que de petites affaires avec les bâtimens Maldivois qui y abordent tous les ans, auxquels ils vendent du riz et quelques grosses toiles qu'ils fabriquent.

ANJINGA.

Comptoir Anglais, à l'embouchure d'une petite rivière obstruée par des sables durant la plus grande partie de l'année. Quatre petits bastions sans fossés, et quelques Cipayes (1) le défendent. Un agent seul conduit les affaires. Il achète, chaque année, pour le compte de la Compagnie, tout le poivre qu'il peut se procurer. La ville, qui est assez peuplée, est remplie de métiers ; les habitans s'y occupent à faire des grosses toiles d'assez bonne qualité, à l'usage des gens du pays. On y fait aussi une très-grande quantité de cordages de kaire très-estimé. On l'achète pour le porter à

(1) Soldats Indiens.

Bombay et à Surate. Ce comptoir présente peu de ressources pour les navires étrangers.

Comptes et Monnaies. Les comptes s'y tiennent en roupies, demi-roupies, quarts de roupies et réis, dont il faut 400 pour une roupie.

La roupie se divise en 7 fanons (petite pièce d'argent.)

Le fanon en 4 chaerons.

Le chaeron en 28 casches (petite monnaie de cuivre.)

La valeur du chaeron varie particulièrement dans le tems de la récolte des poivres où cette monnaie devient plus rare; elle monte alors à 26 et 27 à la roupie.

La roupie de Pondichery perd quelquefois jusques à 4 pour 100.

Poids et Mesures. Le grand poids d'usage est le candil, qui répond à 560 livres anglaises.

Il se divise en 20 mans de 28 livres même poids.

La mesure est le covid ou la coudée de 17 pouces français.

TRAVANCOR.

Le Royaume de Travancor comprend la partie de la côte de Malabar, depuis le cap Comorin jusques aux environs de la ville de Cochin. Il produit abondamment du poivre, du riz, des cocos, des noix d'arec, du cardamome et de la cannelle commune.

On y fabrique une très-grande quantité de cordages de kaire, estimé le meilleur de l'Inde après celui des Maldives; des toiles et des mouchoirs communs, dont il se fait un grand commerce.

Ces différentes productions sont achetées, en grande partie, par des marchands Mores qui abordent tous les ans sur cette côte et qui viennent du Guzurat, de Mascate, du golfe Persique et de la mer Rouge.

Le Roi de Travancor a, depuis très-long tems, un traité avec

la Compagnie Hollandaise pour fournir à celle-ci, à un prix convenu, tout le poivre qui se récolte annuellement dans ses états; mais depuis bien des années, il ne donne à cette Compagnie que la partie de cette graine qu'il ne trouve pas à vendre aux étrangers, qu'il reçoit avec distinction et très-amicalement.

La ville de Travancor, où réside le souverain, est à six lieues de la mer. Feu Daprés de Mannevilette, dans ses instructions sur la côte de Malabar, ne parle pas des établissemens que le Roi de Travancor a fait sur cette côte pour la facilité de son commerce; c'est pourquoi je donne les renseignemens nécessaires pour indiquer les rades où l'on doit aborder, lorsqu'on est dans l'intention de faire quelque affaire dans le Travancor.

Après avoir doublé la pointe de Veniam, en venant du sud, et avoir fait environ quatre lieues vers le nord, on apperçoit sur le bord de la mer, un grand *bancasal* (1) en pierres, que le Roi de Travancor y a fait bâtir à l'usage des étrangers. Cet établissement s'appelle *Pontaura.* On mouille devant ce *bancasal* assez près de terre, par 19 à 20 brasses d'eau.

On voit sur la pointe de *Reitora*, qui est à environ deux lieues au nord de *Pontaura*, une grande église portugaise, entourée de petites maisons, qui peut servir à faire connaître le mouillage.

Le Roi de Travancor fait à lui seul, par la voie de ses ministres, presque tout le commerce de son Royaume; et ce n'est que par une faveur spéciale qu'il accorde par fois à quelques-uns de ses sujets, la permission de vendre et d'acheter quelque peu de marchandises; dans ce cas même, il faut que les traités que ces particuliers font avec les capitaines ou les subrecargues soient visés par le ministre du Roi. Cette formalité, sans laquelle aucun de

(1) Maison.

ses

ses sujets n'oserait faire le plus petit commerce, à cause des peines rigoureuses auxquelles il s'exposerait, devient une sureté pour les étrangers, puisque le Roi, en accordant cette faveur, se porte garant des engagemens des marchands auxquels il l'accorde.

On conçoit aisément que par de telles mesures, le Roi peut se rendre maître du prix des marchandises qu'on a à lui vendre et de celles qu'il a à donner en échange; néanmoins les capitaines et les subrécargues français, qui ont abordé à *Travancor* et qui y ont fait des affaires, se louent de la manière franche et loyale avec laquelle ce prince les a traités, ainsi que de ses invitations pressantes pour les engager à retourner dans ses états.

Le débarquement et l'embarquement des marchandises étant pénibles et dangereux à *Pontaura*, à cause d'une forte barre qui y agite considérablement la mer; et la rade n'étant pas des meilleures, le Roi de *Travancor* a fait un autre établissement appellé *Lapée*, situé par 9 degrés 26 minutes de latitude nord.

La reconnaissance de ce second établissement est la vue d'un grand bancasal avec galerie, situé sur le bord de la mer, vis-à-vis duquel on va mouiller par les quatre brasses et demie de profondeur, à environ un tiers de lieue de la côte. Cet établissement est défendu par une petite batterie de six pièces de canons qui se trouve au bord du bancasal.

La rade de *Lapée* est très-sûre. Les bateaux peuvent y naviguer en tout tems sans aucun danger. Tous les ans, plusieurs bâtimens du pays y passent la saison de la mousson du sud-ouest. La mer du large n'y est jamais assez mauvaise pour donner de l'inquiétude; et si, par événement, les cables venaient à manquer, les navires n'échoueraient que sur de la vase, d'où on les retirerait sans dommage. Ainsi les capitaines et les subrécargues qui feront des affaires avec

le Roi du *Travancor*, doivent convenir, dans leur traité avec son ministre, des conditions suivantes :

1°. Que le Roi fera prendre à ses frais à bord du navire, toutes les marchandises qui lui seront vendues.

2°. Que, dès qu'elles seront à bord de ses bateaux, elles y seront à ses risques.

3°. Que tous les articles qui lui seront vendus, ainsi que ceux qu'il donnera en échange, ne payeront point de douane.

4°. Que les marchandises qu'il aura achetées, une fois mises à terre à *Pontaura*, le navire pourra se rendre à *Lapée* où le Roi s'obligera de faire délivrer le poivre, et les autres marchandises qu'il donnera en payement, lesquelles seront mises à bord à ses frais et risques.

Ce n'est pas toujours sans difficulté que le Roi consent à faire délivrer ses marchandises à *Lapée*, parce qu'il lui convient de faire livrer à *Pontaura* le poivre qui se récolte dans la partie du sud de son royaume ; mais comme la rade de *Lapée* est beaucoup meilleure que celle de *Pontaura*, il est important, pour la sureté des navires, de tenir à cette condition.

Objets d'Importation.

Les articles qui se vendent dans le Travancor sont ceux que l'on débite dans toute la côte de Malabar.

Prix auxquels les marchandises suivantes y furent vendues en 1791.

400 candils de fer	à	55	roupies le candil de 500 l. marc.	
80 d°. plomb en saumon,	à	75	d°.	*idem.*
80 d°. cuivre de Tocat	à	236	d°.	*idem.*
28 grapins pour bateaux	à	85	d°.	*idem.*

10 barriques eau-de-vie......à 4 roupies la velte.
200 rames papier commun...à 5 d°. la rame.
18 ballots draps londrin second, assortis de sept pièces écarlate, une vert émeraude, une jonquille et une bleue, à 3 roupies et demie l'aune française.
300 marcs fil d'or, nos 5 et 6 S, à 26 roupies et ½ le marc.

Cet article dont on ne fait aucun usage à la côte de Malabar fut mal vendu. Il se vend ordinairement 36 roupies le marc à Pondichery, à Madras et au Bengale.

Taffetas de Lyon, de belle qualité, à 4 roupies l'aune, pour environ 3000 roupies.

10 pièces velours de Gênes, 1 poil ½, assorties de 6 pièces cramoisi, 2 pièces vertes, 1 pièce bleue, 1 noire, à 6 roupies et demie l'aune.

Piastres gourdes. Elles furent reçues à raison de 213 roupies pour 100 piastres.

Objets d'Exportation.

Prix auxquels le Roi de Travancor *vendit les marchandises suivantes, pour être embarquées à la rade de* Lapée, *et en payement de celles qui lui furent livrées.*

Poivre. 1200 candils à 125 roupies le candil de 500 l. marc.

Canelle, estimée meilleure que celle de la Chine,
à 80 roup. le candil de 500 l. marc.
Cardamome............ 900 d°. .... *idem.*

Cordages de Kaire, 1ere qualité, pour manœuvres courantes,
de 50 à 55 roup. le candil de 500 l. marc.
Cables.............. 60 d°. *idem.*

Mouchoirs. 10000 pièces à petits carreaux bleus et blancs,

sorte de compagnie, à 2 roupies la pièce de 8 mouchoirs.

Toiles blanches, de 28 aunes de france sur $\frac{7}{8}$ de large, d'assez bonne qualité, mais mal blanchies et sans apprêt, répondant à 16 conjons de celles de Yanaon, à 12 roupies la pièce; elles sont très-convenables pour être imprimées en France.

Toiles de demi-guinées bleues, par 13 aunes $\frac{1}{2}$ de France sur $\frac{3}{4}$ de large, à 4 roupies la pièce.

La qualité en est de beaucoup inférieure à celles de Pondichery.

Douane. Elle se paye à 3 $\frac{1}{2}$ pour cent, tant sur la valeur des marchandises que l'on y vend, que sur celles que l'on y achète, lorsqu'on n'est pas convenu d'en être exempt.

Monnaies. Les différentes monnaies de l'Inde et d'Europe ont cours dans le royaume de Travancor sur le même pied qu'à Cochin.

Celles particulières au pays sont :

Les chagrons d'argent (petite monnaie) dont 27 à 29 pour la roupie.

Les chagrons d'or, dont 8 à la roupie.

COCHIN.

Principal établissement des Hollandais à la côte de Malabar, à 9^d 58′ de latitude Nord et 73^d 43′ de longitude orientale. Cette ville est située à l'entrée d'une rivière qui recevait autrefois de grands bâtimens; mais un banc de sable qui s'est formé à un quart de lieue de distance de son embouchure, en a resserré l'entrée et diminué la profondeur au point qu'il ne peut y passer aujourd'hui que des navires de deux à trois cents tonneaux : encore faut-il qu'ils n'aient à bord que le moins de lest possible, pour qu'ils

qu'ils puissent franchir la barre. On trouve dans la rivière une profondeur d'eau qui fait regretter que la nature ait mis elle-même un obstacle à la prospérité de Cochin. Peut-être ne serait-il pas impossible de le détruire, ou d'en diminuer les effets. Ce problême devrait être profondement médité, et sa solution déciderait une question des plus importantes que l'on puisse agiter dans l'intérêt de cette ville.

Si on la considère avec l'attention qu'elle mérite, on sera bientôt convaincu qu'elle peut devenir le boulevard de la puissance de ses possesseurs sur la côte de Malabar. Elle est entourée d'une bonne muraille de briques, garnie de bastions et défendue par un large fossé plein d'eau qui la met à l'abri d'une première attaque; elle est susceptible d'être parfaitement fortifiée et d'une défense facile. La rivière qui la baigne se divise, dans tout l'intérieur du pays, en plusieurs branches qui facilitent les transports et qui lui procurent en abondance les productions d'un pays fertile.

Cochin est une des villes de la côte qui fait le plus grand commerce : il y aborde, tous les ans, un très-grand nombre de petits bâtimens de diverses contrées de l'Asie, plusieurs navires venant d'Europe, un et quelquefois deux vaisseaux de la compagnie hollandaise expédiés de *Batavia* avec des chargemens en sucre et les épiceries qu'elle juge nécessaires pour la consommation de la côte de Malabar jusques à Surate. Ces vaisseaux arrivent ordinairement en frimaire. (décembre.) On peut acheter alors d'assez fortes parties de sucre et d'épiceries, que l'on vend toujours avec quelque bénéfice à Bombay et à Surate. On peut y acheter quelquefois des parties de poivre assez considérables que l'on prend en payement des marchandises que l'on y vend ; mais, comme la compagnie prohibe aux particuliers le commerce de cette graine, on est obligé de la recevoir sur la côte à quelques lieues de distance de la ville ; ce qui n'entraîne aucun danger.

Un commerce bien important qui se fait librement à *Cochin*,

est celui du bois de teck qui arrive de l'intérieur des terres par la rivière, et que l'on emploie pour la construction des navires dans divers endroits de la côte de Malabar, principalement à Bombay et à Surate, qui en font de fortes demandes et une grande consommation. Il se construit aussi tous les ans, à Cochin, plusieurs *palles* (1) du port de 100 jusques à 300 tonneaux, avec lesquelles les marchands Mores et les Européens, établis en Asie, font le commerce d'Inde en Inde. Ils sont d'une forme régulière dans leur carène, d'une marche supérieure et d'une très-longue durée.

Douane. Elle se paye à raison de 6 pour 100 sur toute espèce de marchandises d'Europe et d'Asie.

Comptes. Ils se tiennent en roupies, demi-roupies, quart de roupies et réis, 400 réis à la roupie.

Monnaies. Les monnaies qui ont cours sont les suivantes :

Monnaies d'Or.

Pagode Bahader....	Elle vaut 4 roupies.	
Pagode à l'Etoile...	de 370 à 375 roupies les cent.	
Ducat d'Hollande...	de 445 à 450,	*idem.*
Sequin Vénitien.....	de 470 à 475,	*idem.*

On pèse cette dernière pièce avec des roupies. 100 sequins doivent peser juste comme 30 roupies neuves de Bombay. Le courtige se paye à raison de demi-roupie, pour le poids d'un seizième de roup.

Monnaies d'Argent.

Roupies..............	Celles neuves de Bombay et de Surate sont les plus estimées ; celles de Pondichery valent 2 pour $\frac{0}{0}$ de moins.

(1) Sorte de bâtimens d'une forme particulière dans l'Inde.

Piastres gourdes....... On les prend à raison de 212 à 214 roupies les 100.

Talers ou Karangous.. Ils sont reçus à raison de 208 à 210 roupies les 100.

Mesures. On se sert de l'aune hollandaise de 24 pouces 8 lignes de france et de la cobde de 17 pouces.

Poids. Le grand poids est le candil de 500 liv. marc; on y vend quelques marchandises au quintal marc.

Marchandises d'Exportation.

Bois de Teck. Les plus convenables pour les besoins de *Bombay* et de *Surate* sont les bordages de 2, 2 ½, 3, 3 ½, 4, et 4 pouces ½ d'épaisseur; la longueur et la largeur sont indifférentes, mais il faut observer avec soin que ce bois ne soit ni vermoulu ni gersé.

On peut aussi acheter à Cochin des mâts de bois de teck; quoique fort lourds, tous les bâtimens de l'Inde en sont mâtés. Les navires Européens qui se trouvent dans le besoin dans l'Inde, ne s'en servent que lorsqu'ils ne peuvent se procurer des mâtures d'Europe.

Poivre. Il s'y vend ordinairement au prix de 125 à 150 roupies le candil de 500 liv. marc. En l'année 1787, je le payai 142 roup.

Safran de l'Inde ou *Terramerita.* Cette racine est très-abondante à Cochin; elle s'y vend de 18 à 20 roupies le candil.

Sucre de Batavia. De 50 à 55 roupies, même poids.

Tamarin. De 18 à 20 roupies, *idem.*

Bougie. 65 à 70 roupies les 100 l. marc; elle est mal fabriquée.

Girofle. 3 roupies ½ la livre marc.

Muscade. 2 roupies ½ la livre marc.

Macis.... 2 roupies ½ *idem.*

MARCHANDISES D'IMPORTATION. (1)

Prix auxquels je vendis les Marchandises suivantes en janvier 1787.

Ancres. 40 assorties, du poids de 6, 8, 10 et 12 quintaux, 22 roupies les 100 liv. poids de marc.

Fer. 600 quintaux, à 55 roupies le candil.

Cuivre en plateaux. 800 quintaux, à 270 roup. le candil.

Corail, dans les qualités de *Crossezzè et de Mezzaniè*, pour environ huit mille piastres, au bénéfice de près de 35 p[r] %.

Eau-de-Vie, *preuve d'Hollande*, 16 pièces contenant 75 veltes chaque, à 3 roupies ¼ la velte.

Vins rouge vieux, *de Provence*, en bouteilles et à longs bouchons, 160 caisses de 40 bouteilles chaque, à 14 roupies les 12 bouteilles.

CALICUT.

Très-grande ville, capitale du Royaume de ce nom. Le commerce qui s'y fait est considérable, mais il est presque entièrement entre les mains de quelques mores les plus corrompus et

---

(1) Voyez, à l'art. côte de Malabar, celles qui lui sont propres.

les

les plus infidelles de toute la côte de Malabar. Il faut, en traitant avec eux, veiller avec la plus grande attention à tous les détails des opérations que l'on fait dans cette ville, et particulièrement à la qualité des marchandises que l'on y achète. Sans la plus extrême surveillance, on est infailliblement trompé.

Il aborde tous les ans à Calicut un très-grand nombre de petits bâtimens de Mascate, du golfe Persique et de la mer Rouge. Ils y portent des dattes, des amandes, des pistaches, des raisins secs, de l'encens, des racines de garance et des noix de galle. Ceux qui viennent de Surate y portent du coton en bourre et des roupies. Ces bâtimens chargent, pour leur retour, du poivre, du bois de sandal, du cardamome, beaucoup de blanc de cocos dont il se fait un très-grand commerce, et du riz lorsque les récoltes y sont abondantes.

DOUANE. Celle des marchandises d'importation se paye à 15 pour 100 sur le montant de la vente; elle y est très-rigoureuse. On ne peut débarquer aucune espèce de marchandise, pas même du linge de table, sans être suivi par un préposé de la douane. Elle a sur le bord de la mer divers corps-de-garde avec des *Cipayes* (1) pour veiller à la descente des bateaux. Pour éviter les embarras qu'elle procure, je conseille aux Européens qui feront des affaires à Calicut, de ne vendre et de n'acheter que quitte de douane.

MONNAIES. Les courantes sont les suivantes:

Monnaies d'Or.

Pagode Bahader... Elle vaut 4 roupies.
d°. *à l'Étoile*.. 360 roupies les 100.
Sequin Vénitien..... 465 à 470 roupies les 100.

---

(1) Soldats du Pays.

Monnaies d'Argent.

Les roupies de Surate, de Bombay et de Pondichery sont prises à la même valeur; celles des autres contrées des Indes y passent difficilement et sous de forts escomptes.

La roupie se divise en 5 fanons.

Le fanon, en 16 tarres ou biches, petite monnaie de cuivre.

Piastre gourde. . : . . . y vaut 2 roupies.

Talers ou Karagous. *idem*.

Poids. Le grand poids dont les Européens se servent est le candil. Il pèse 640 livres anglaises ou 600 livres marc. Il se divise en 20 mans. On ne doit peser aucune marchandise sans avoir vérifié les poids; les gens du pays en ont de très infidelles.

Mesure. La Cobde ou la coudée de 17 pouces français.

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

On peut vendre à Calicut, en marchandises d'Europe, du fer, de l'acier, du plomb, des fusils, des pierres à feu, du corail, des draps, du bray, du goudron, des cordages, des grapins et de la toile à voile.

Soie écrue de Canton. En 1787, je vendis cette soie à 750 roupies la caisse pesant un pic poids de la Chine ou 125 livres poids de marc.

Porcelaine commune. Je l'ai vendue avec un bénéfice de près de 50 pour cent.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Poivre. On récolte tous les ans, dans le territoire dépendant

de Calicut, environ trois mille candils de poivre. Le prix auquel on le vend varie de 120 à 150 roupies le candil. En décembre 1784, je l'achetai à 143 roupies.

Safran d'Inde ou *Terramerita*. De 20 à 25 roupies le candil.

Sandal. Il se fait à Calicut un commerce considérable de bois de sandal, qui se trouve en abondance dans les plaines et les montagnes voisines. Il y arrive par la rivière de Baypour, qui n'en est éloignée que de deux lieues. Ce bois se vend ordinairement de 180 à 200 roupies le candil. (voyez, à l'article côte de Malabar, ce qui constitue la bonne qualité de ce bois.)

Cardamome. Celui qu'on récolte à Calicut est le plus estimé de l'Inde. On en trouve peu. Il s'y vend de 800 à 1000 roupies le candil. (Voyez *idem*.)

Arec. Ces noix s'y vendent de 41 à 45 roupies le candil.

Tamarin. Il s'en fait une grande récolte et s'y vend de 20 à 25 roupies le candil.

Ailerons de Requins. Il se fait tous les ans à Calicut, une pêche très-considérable de requins. Les pêcheurs ne retiennent que les aîlerons et la queue, qu'ils font secher au soleil, après en avoir trempé la partie charnue dans une eau de chaux.

Cet article est très-recherché pour la Chine, où il se vend toujours avec bénéfice. C'est un mets que les Chinois aiment beaucoup, et dont le goût s'étend à toutes les classes du peuple.

Pour que les aîlerons de requins soient bons, ils doivent être frais, d'un beau gris et bien sains : s'ils sont jaunes, noirâtres ou mous, ils ne valent rien. Un fort bouillon d'une heure suffit pour en connaître la qualité.

Sardines. Il se fait aussi une pêche considérable de sardines. On en extrait l'huile, dont on fait un grand commerce. Les Mores et les Indiens s'en servent pour huiler leurs bâtimens et leurs bateaux.

Provisions. L'eau de Calicut est très-bonne. Comme la barre est presque toujours forte sur la plage et que les bateaux des navires y seraient en danger, ceux du pays portent l'eau à bord, moyennant une roupie un quart pour la pièce de deux barriques.

On trouve à Calicut, des bœufs, des volailles et des œufs en quantité et à très-grand marché.

MAHÉ.

Établissement français, le seul que nous ayons sur la côte de Malabar. Il est situé à l'entrée d'une petite rivière qui porte bateau à plus de vingt lieues dans les terres, et qui facilite le transport du poivre qui se récolte dans l'intérieur du pays.

Mahé nous ayant été pris par les anglais lors des deux dernières guerres que nous avons eu à soutenir contre cette nation, le commerce du poivre, qui est presque le seul qui s'y fasse, passa dans leurs mains. Cet établissement nous ayant été rendu aux époques de la paix, dans l'intervalle d'une guerre à l'autre, plusieurs navires français y firent leurs chargemens en poivre; d'autres, pour les completter, furent obligés de s'adresser au marchand more affidé du gouverneur de Tallichery, lequel, après avoir rempli les demandes que lui fait annuellement de cette graine le conseil de Bombay, fait vendre à son profit, par la voie de son agent, toutes les parties que son autorité et la crainte qu'elle inspire aux marchands du pays, lui facilitent les moyens de se procurer. Ce commerce, que ce chef peut faire presque exclusivement,

vement, rend le petit gouvernement de Talichery très-lucratif, et, par cette raison, très-envié.

DOUANE. Pendant tout le tems que les français ont été en possession de Mahé, on n'a point payé de douane.

COMPTES. Ils s'y tiennent en roupies, demi roupie, quart de roupie et réis; 400 réis à la roupie.

MONNAIES. Les plus courantes sont :

Les roupies de Pondichery et celles de Bombay.

Celles de Bombay sont ordinairement préférées et gagnent quelquefois sur celles de Pondichery jusques à 2 pour 100; l'abondance ou la rareté du numéraire en détermine l'agio.

La roupie se divise en 5 fanons.

Le fanon en 16 anas.

Piastres gourdes, y valent 204 à 206 roupies les 100.

La pagode bahader, 4 roupies.

Celle à l'étoile s'y place difficilement à 3 roupies $\frac{1}{2}$.

Celle de Porto-Novo, également.... à 3 et $\frac{1}{4}$.

Portugaise, passe pour............. 17 roupies.

Sequin vénitien, vaut 4 roupies 10 anas lorsqu'il est neuf; on le pèse lorsqu'il est vieux.

Sequin zermaboub.................. 3 roupies.

POIDS. Celui dont s'est toujours servi l'ancienne Compagnie française, est le candil de 560 liv. marc; mais, comme depuis la suppression de son privilège en 1769, les Français ont été souvent dans le cas d'acheter le poivre de l'agent du gouvernement de Talichery, au candil de 640 liv. anglaises, qui répond exactement à 600 liv. marc, on peut aujourd'hui indifféremment acheter et vendre à Mahé à ce dernier candil ou à celui de 560 liv. marc.

C'est de quoi il est essentiel de convenir avant de terminer les marchés.

Le candil de 560 liv. marc se divise en 20 mans de 28 liv.

Celui de 600 liv. en 20 mans de 30 liv.

Celui de 640 liv. anglaises en 20 mans de 32 liv.

Mesures. Celles en usage sont :

La cobde ou coudée de 17 pouces français.

L'aune française.

Marchandises d'Importation.

Prix auxquels je vendis celles d'Europe et de la Côte de Coromandel en l'année 1786.

Draps londrins seconds de Carcassonne, le ballot de 10 pièces, assorti en 7 pièces écarlates, 1 pièce vert émeraude, 1 pièce jonquille et 1 pièce bleue, 1000 roupies.

Les londrins larges dans le même assortiment, conviendraient également.

Corail, dans les qualités de *grossezze* et de *mezzanié*, *primo et secondo camolato*, avec un bénéfice de 30 à 40 pour 100.

Vin vieux de Provence en bouteilles à longs bouchons, 15 roupies la douzaine.

D°. en barriques de 30 veltes, 55 à 60 roupies.

Fer plat et carré, 60 et 65 roupies le candil de 600 liv. marc.

Cuivre en pain, 340 roupies, *idem*.

Marchandises de la Côte de Coromandel.

Toiles de demi-Guinées bleues, de 16 conjons, par 14 aunes sur $\frac{7}{8}$, 120 roupies la courge.

TOILES ¼ de Guinées bleues de 16 conjous, 55 roupies la courge.

On pourrait y vendre avec bénéfice :

Quelques toiles dites *Reke*, bon article.

TOILES, 4 fils,	en petite quantité.
BASINS, ...	

GUINGAM rayés de Karical.

MOUCHOIRS assortis dans les qualités ordinaires.

TALICHERY.

Établissement anglais, à une lieue au nord de Mahé.

La Compagnie anglaise ne retire, tous les ans de Talichery, que la cargaison en poivre d'un de ses vaisseaux ; néanmoins quoique le gouvernement de cette place paraisse peu important, il n'en est pas moins recherché, et procure, à celui des employés qui l'obtient, les moyens de faire promptement sa fortune. (1)

COMPTES. Ils s'y tiennent comme à Mahé, en roupies, demi-roupie, quart de roupie et réis, dont 400 à la roupie.

MONNAIES. Celles qui ont le plus de cours sont les suivantes :

Monnaies d'Argent.

La roupie. Elle se divise en 5 fanons et le fanon en 16 anas.

On ne reçoit au pair que les roupies neuves de Bombay ou de Surate ; celles de Pondichery y perdent 1 et demi pour 100.

(1) Voyez, à l'article Mahé, quels sont ceux que son autorité lui fournit pour y parveuir.

Piastres gourdes.... de 202 à 204 roupies les 100.

Talers ou Karagous. *idem.*

Monnaies d'Or.

Pagode Bahader.........	vaut	4 roupies.
dº. *à l'Etoile.........*		3 roupies ½.
Sequin Vénitien.........		4 roupies 10 anas. On en obtient quelquefois 4 roup. 12 anas.
Ducat de Hollande......		445 roupies les 100.
Portugaises ou Lisbonines		17 roupies.

Poids. Le grand poids en usage à Talichery est le candil de 640 liv. anglaises. Il se divise en 20 mans de 32 liv.

Mesures de longueur. Les mesures sont l'yard de 36 pouces anglais, et la coudée de 17 pouces français.

Marchandises d'Importation.

On peut vendre à Talichery les mêmes objets d'Europe et de l'Inde que ceux dont il est fait mention à l'article côte de Malabar.

Marchandises d'Exportation.

Poivre. Quoique la Compagnie anglaise prohibe le commerce de cette épicerie à tous particuliers, il est néanmoins possible de s'en procurer quelquefois des parties assez considérables à Talichery. Il faut pour cela s'adresser au marchand more affidé du gouverneur, qu'il n'est pas difficile de découvrir sur les lieux; mais on ne peut acheter de lui qu'à la condition de recevoir à Mahé ou dans quelqu'autre lieu de la côte éloigné de Talichery.

Bois de sandal.

BOIS DE SANDAL. On y trouve du bois de sandal de bonne qualité. Il s'y vend de 180 à 200 roupies le candil, de 640 livres anglaises.

On y trouve aussi, quelquefois, du cardamome, du tamarin et de la fausse canelle à des prix convenables.

CANANOR.

Cette ville est grande et très-peuplée. Son territoire produit du poivre, du gingembre, du tamarin, du cardamome, et surtout des récoltes très-considérables en riz.

Il aborde tous les ans à Cananor un très-grand nombre de petits bâtimens qui viennent de la mer Rouge, de Mascate, de Bassora et du Guzurat. Ils y portent les productions de leur pays et rapportent du poivre, un peu de cardamome, de blancs de cocos et du riz.

On pourrait y vendre quelques objets d'Europe, tels que fer, plomb, cuivre, acier, ancres et grapins.

Le commerce de Cananor est entre les mains d'hommes de mauvaise foi, contre lesquels il faut être en garde.

MONNAIES. Celles de l'Inde et d'Europe y ont la même valeur qu'à Talichery.

MANGALOR.

Ville considérable du Royaume de Canara. Elle est située à l'entrée d'une rivière qui pouvait recevoir autrefois des navires de trois cents tonneaux, mais un banc de sable qui s'est formé à

son embouchure, en a diminué la profondeur, au point qu'elle n'est plus accessible que pour des bâtimens de cent à cent cinquante tonneaux, encore faut-il qu'ils soient entièrement vides. Les grands navires mouillent dans la rade.

Le Canara était l'Etat le plus florissant de la côte de Malabar avant qu'Heider-Aalikan en fit la conquête; il abondait sur-tout en riz dont il était, pour ainsi dire, inépuisable. Mais le conquérant voulut en concentrer le commerce dans ses mains. Il voulut s'enrichir par les droits considérables qu'il mit à la sortie des denrées, et il détruisit la prospérité d'un pays qui, s'il eut été mieux gouverné, serait devenu pour lui une source de richesses.

Il crut, en 1774, faire des profits considérables sur le poivre en l'expédiant pour son compte. Il envoya deux navires chargés de cette épicerie à Mascate et à Moka; ils y arrivèrent trop tard et vendirent mal leur cargaison. Le mauvais résultat de cette spéculation dégoûta Heider-Aalikan des expéditions maritimes, et l'y firent renoncer. Heureux si cette leçon lui eut appris que le commerce ne peut prospérer qu'avec la liberté et que, lorsqu'il languit, l'agriculture souffre et les terres, dont les produits ne dédommagent plus le cultivateur, sont bientôt abandonnées; mais il ne sut pas faire une réflexion qui aurait sauvé le Canara de la ruine qu'il a éprouvée.

Tipoo-Saïb son fils, qui lui succéda, gouverna ses Etats comme l'avait fait son père; et le Canara fut de plus en plus malheureux. Il est à croire que les anciens princes de ce pays, qui en sont redevenus possesseurs à la mort de Tipoo, auront suivi leur antique manière de le gouverner, et qu'ils auront ramené la prospérité dans leur patrie avec le retour de leur domination.

Mangalor reçoit, tous les ans, un très-grand nombre de petits bâtimens mores venant de la mer Rouge, de Mascate, du golfe Persique et du Guzurat; ils y portent, comme sur le reste de la côte, des dattes, des amandes, des raisins secs, des pistaches,

de l'encens, de la gomme, des noix de galles et des racines de garance; ils rapportent des chargemens de riz, de poivre et de blancs de cocos.

Les vaisseaux Européens qui abordent dans cette ville, y vendent quelquefois une partie des marchandises de leur cargaison et trouvent à se procurer en échange du poivre, du bois de sandal et du cardamome. Cette relâche peut donc être utile à ceux qui commercent à la côte de Malabar.

COMPTES. Ils s'y tiennent en pagodes bahader qui valent quatre roupies; en roupies, demi et quart de roupies.

MONNAIES. Celles qui y ont le plus de cours sont les suivantes:

Pagodes Bahader.

Les roupies de Surate, de Bombay et de Pondichery y passent indistinctement pour la même valeur.

Piastre Gourde. Elle n'y passe que pour deux roupies.

Taler ou Karagous, *idem.*

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

Celles que l'on peut y vendre avec avantage sont les draps londrins seconds et londrins larges de Carcassonne, en ballot composé de huit pièces écarlate, une jonquille et une verte; cuivre de toutes qualités, fer, plomb, grapins pour bateaux; eau-de-vie bien blanche, en barriques et en bouteilles, et du corail dans les qualités de *grossezze* et de *mezzaniè*, *primo et secondo camolato.*

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

On peut se procurer à Mangalor les mêmes articles que dans les autres grandes villes de la côte de Malabar.

Poivre. Celui que produit le Royaume de Canara est estimé le meilleur de l'Inde. On trouve quelquefois à en acheter des parties assez considérables à Mangalor ; il s'y vend ordinairement de 140 à 160 roupies le candil de 600 livres marc. En 1784 je le payai 155 roupies.

Riz. Il s'en fait, tous les ans, des récoltes considérables, que les bâtimens de Mascate, de la mer Rouge et du golfe Persique vont y prendre pour porter dans leur pays.

ONOR.

Ville considérable et très-peuplée, située à l'embouchure d'une rivière d'eau salée où peuvent se retirer les bâtimens du pays. Son territoire produit du poivre, et des récoltes très-abondantes en riz, que les bâtimens du golfe Persique, de Mascate et de la mer Rouge vont y chercher tous les ans, et qu'ils payent avec les productions de leur pays et des espèces.

Les bâtimens Européens abordent rarement à Onor ; ils pourraient cependant y vendre les mêmes articles de leur cargaison que ceux qui se vendent dans toutes les autres grandes villes de la côte et s'y procurer les denrées du pays à des prix convenables.

GOA.

Ville considérable sur la côte de Malabar, à 15^{d} $31'$ de latitude Nord, et à 71^{d} $25'$ de longitude orientale.

Alphonse Albuquerque l'enleva pour le Roi de Portugal sur Hidalkan

Hidalkan en 1508. Celui-ci la reprit deux ans après ; mais Albuquerque s'en empara de nouveau, et elle est restée depuis aux Portugais qui en ont fait la capitale de leurs établissemens en Asie et le centre de leur commerce dans cette partie du monde.

La ville de Goa est située sur une isle placée dans le fond d'une baie qui la cerne en très-grande partie, et qui ne laisse entre l'isle et le continent qu'un canal d'environ une lieue de large. L'entrée de ce canal, du côté du Sud, n'est praticable que pour des bateaux ; celle du côté du Nord forme l'ouverture du port, mais elle est obstruée par un banc de sable sur lequel il ne reste que très-peu d'eau à basse-mer, et où l'on n'en trouve qu'environ douze pieds au moment du flot dans les grandes marées. La ville de Goa est bâtie sur les bords du canal, à trois lieues de son embouchure.

L'intérieur de ce canal forme l'un des plus beaux ports du monde. Il réunirait tous les avantages, si l'on parvenait à donner une profondeur suffisante à son entrée, ce qui ne serait peut-être pas impossible. Dans son état actuel, c'est avec la plus grande difficulté que l'on fait passer sur la barre les deux frégates de 30 canons que le gouvernement de Goa entretient et qui ne peuvent la franchir que désarmées et entièrement vides.

Plusieurs grandes rivières qui viennent du continent se jettent dans la baie : elles y ont formé plusieurs isles et vraisemblablement celle de Goa elle-même ; ces isles sont couvertes de cocotiers et de divers autres arbres qui offrent la plus belle verdure, et embellissent le paysage de Goa.

Il y a dans cette ville un Vice-Roi Portugais et un Inquisiteur dont les palais sont fort beaux. Elle a joui d'une grande célébrité, parce qu'elle était autrefois un des plus fameux marchés de l'Asie. Elle offre encore au commerce des débouchés importans, quoiqu'elle ait perdu la plus grande partie de son ancienne prospérité. Mais il faut convenir que cette perte a fait jouir Goa d'un calme

qu'il n'aurait pu goûter s'il eut été plus important : tranquille au milieu des troubles que l'ambition anglaise a suscités, il n'a vu que de loin les dévastations que les dernières guerres ont occasionnées sur les deux côtes de la presqu'isle.

Si la France eut possédé Goa, qu'elle l'eut fortifiée, et qu'elle en eut fait le chef-lieu de ses possessions dans l'Inde, cette ville n'eut pas été envahie aussi facilement que Pondichery l'a été dans tous les tems : elle eut opposé aux Anglais une resistance qui les aurait dégoûtés de cette entreprise, et la possession constante de cette place nous aurait assuré en Asie la considération que nous y avions autrefois, que nous devrions y avoir encore, et qui nous est indispensable pour le soutien de notre commerce et l'existence de notre marine.

La bonté du port de Goa, son heureuse position, au milieu de la côte de Malabar, la rendraient l'émule de Surate et de Bombay, si les vices du gouvernement Portugais et les formes strictes d'un régime mal combiné n'entravaient son commerce et n'en éloignaient les étrangers.

Par une politique mal entendue et qui pourrait un jour devenir funeste au Portugal, cette puissance a fait de Goa un lieu de déportation. La garnison de cette ville est composée, en grande partie, d'hommes perdus de crimes ; ces individus, que la justice aurait dû condamner aux derniers châtimens, les évitent en passant dans l'Inde en qualité de volontaires ; ainsi donc les troupes Portugaises à Goa sont plutôt un ramassis de voleurs et d'assassins, qu'une réunion d'hommes que l'honneur conduit au-delà des mers pour soutenir la gloire de leur nation. L'audace de ces brigands est telle, que la plupart des Négocians sont obligés de faire garder, pendant la nuit, les magasins qui renferment leurs marchandises. Des domestiques affidés, auxquels ils confient cette garde, tirent des coups de fusil de tems à autre en signe d'éveil. Je fus témoin de ces précautions en 1783 et 1787, et l'on m'assura qu'elles

étaient nécessaires. Il est même très-dangereux de se trouver éloigné de chez soi à la nuit close. On ne peut sortir alors sans être bien armé ou escorté par des hommes surs. Au milieu de Goa, comme au milieu d'une forêt, chaque pas peut vous approcher d'un voleur ou d'un assassin. La police est muette, impuissante même; pourrait-elle interposer son autorité là où il n'est presque aucun bras pour la servir, et lorsque la force qui devrait la faire respecter est celle qui l'outrage. (1)

Dès qu'un vaisseau est arrivé a Goa, on y voit arriver une garde de la Douane pour prendre note de tout ce que l'on débarquera. Il exige un état exact de toute la cargaison. Si l'on mettait à terre quelque chose qui n'eut pas été déclaré, le vaisseau courrait risque d'être confisqué, et ce serait avec les plus grandes difficultés qu'on parviendrait à le soustraire à la cupidité des Douaniers.

Le lieu du commerce pour les navires étrangers est *Pangin*, village situé sur l'isle de Goa, à une lieue de l'entrée du port. Mais la douane est dans la ville même, c'est-à-dire, à deux lieues de distance de *Pangin*. Si le gouvernement de Goa eut cherché à favoriser le commerce, il aurait sans doute établi un Receveur à *Pangin*: par ce moyen, les étrangers ne seraient pas obligés de faire transporter leurs marchandises à deux lieues de distance

---

(1) Je me trouvai à Goa en décembre 1783; il y avait alors en rade le vaisseau de guerre français l'Argonaute, qui faisait partie de l'escadre du Bailly de Suffren; il était commandé par le Capitaine de vaisseau Clavière. Un de ses matelots, étant dans un cabaret avec divers de ses camarades, prit dispute avec un soldat Portugais; celui-ci, pour la terminer, poignarda le matelot français au milieu d'un grand nombre de témoins. M. Clavière, instruit de cet assassinat, en demanda justice au Vice-Roi, qui lui répondit: *Quelle justice puis-je vous rendre, monsieur? plaignez-moi de n'avoir à commander qu'à des scélérats et à des assassins!* Je quittai Goa huit jours après. Je ne sais qu'elle réparation cet officier aura pu obtenir.

pour aller en acquitter les droits à Goa, ce qui les assujettit à des frais considérables et leur fait perdre beaucoup de tems, car les écrivains de la douane sont rarement à leur poste; ils demeurent presque tous à plusieurs lieues de la ville, et l'on est obligé d'attendre leur commodité.

Il est une autre entrave qui gêne beaucoup les étrangers : c'est que les bateaux de leurs vaisseaux qui sont mouillés en rade, c'est-à-dire, hors de la barre, ne peuvent aller à terre ni retourner à leur bord sans aller passer au fort d'*Agoda*, pour prévenir de leur course l'officier qui y commande. On tire des coups de fusil sur les bateaux qui manquent à cette formalité.

L'isle de Goa est peu fertile; elle ne produit que peu de riz et une grande quantité de cocotiers dont on tire du vin en abondance (1). Les comestibles sont apportés de *Salsette*, de *Bardes* et du continent voisin qui fournit aussi du poivre, de la canelle sauvage, du gingembre, une très-grande quantité de toiles appellées *Percalos* et de diverses autres qualités peu propres pour la France.

Il arrive tous les ans deux ou trois bâtimens Portugais venant de Lisbonne, qui vendent leurs cargaisons et qui prennent, pour leurs retours, du poivre, du gingembre, de la fausse cannelle, des toiles percalos, de celles bleues et à carreaux propres pour la traite à la côte de Guinée et que l'on a reçu de Surate. Lors-

(1) Lorsque l'arbre est en végétation et que le bourgeon qui doit produire le fruit est parvenu à une certaine grosseur, on en fait la section; il découle alors un suc doux qui a la saveur et la couleur du petit lait. On le recueille dans des vases; on le porte ensuite dans des caves où il passe promptement à la fermentation spiritueuse. Il forme un vin blanc agréable, mais capiteux, qui ne peut se conserver que peu de jours. En distillant ce vin, on en retire une liqueur forte qu'on nomme *Arack*, dont il se fait un grand commerce, et que l'on peut concentrer comme nos eaux-de-vie. Il est une autre sorte d'*Arack*, qui est le produit de la fermentation du riz, et dont je parlerai à l'article de Batavia.

que ces vaisseaux ne trouvent pas à completter leur chargement, ils vont le terminer en poivre au bas de la côte.

On arme, tous les ans, à Goa quelques bâtimens pour le commerce d'Inde en Inde; les villes qu'ils fréquentent le plus, sont: Bassim, Daman, Surate, Diu; ils vont aussi à Mozambique; ils font avec cette isle un commerce suivi; ils y portent des toiles blanches, de celles bleues et à carreaux, des mouchoirs, et des tapis de lit. Ils en rapportent de l'argent, du morfil et des esclaves.

Le gouvernement de Goa arme, tous les ans, deux frégates de 30 pièces de canons de douze, qui vont jusqu'à Cochin pour prendre sous leur escorte les bâtimens portugais qui abordent à la côte de Malabar, afin de les garantir de l'attaque des Marates et des Angrias.

Douane. Elle se paye à raison de six pour cent sur le produit de la vente; elle est très-rigoureuse, et comme les formalités qu'il faut remplir pour les expéditions des marchandises sont longues et pénibles, je n'ai rien acheté ni vendu qui ne fut quitte de ce droit. Je conseille à tous les Capitaines et les Subrécargues qui traiteront à Goa, d'en faire de même; ils éviteront beaucoup de soins et de fatigues.

Courtiers. Le commerce s'y fait par l'entremise des Gentils. Les Français avaient pour leurs courtiers trois frères, dont les intérêts étaient communs. Ils étaient actifs, et ils méritaient la confiance de leurs commettans. Leur nom de famille était *Camotin*. Elle était en possession de servir les Français depuis plusieurs générations.

Les courtiers présentent les acheteurs, et ils sont garants de leur solvabilité moyennant le droit de courtage, qu'on leur paye à raison de deux pour cent.

Comptes. Ils s'y tiennent en roupies, pardeaux, tangues et réis.

Monnaies. Il y a dans Goa des monnaies particulières frappées dans le pays. Elles sont d'or, d'argent, de calin et de cuivre. Elles ne sortent pas de l'isle, parce que celles d'or et d'argent sont d'un titre fort bas, et qu'il faudrait une grande quantité des autres pour faire une somme un peu forte. Les monnaies d'or sont le St Thomé; il y en a de 12, de 8, de 4, de 2 et d'une roupie.

La roupie de Goa perd de sept à huit pour cent sur celles de Bombay et de Surate, et de cinq à six sur celle de Pondichery. Elle se divise en deux pardaos, celui-ci en cinq tangues, et la tangue en soixante réis ou busavacos.

La Portugaise y vaut 18 roupies $\frac{1}{2}$.

La Piastre Gourde de 226 à 228 roupies les cent.

Le Talers ou Karagous de 220 à 222 roupies les cent.

Lorsqu'on fait des ventes à Goa, il faut convenir, avant tout, avec les acheteurs, de l'espèce de monnaie avec laquelle on veut être payé et de la valeur qu'on lui donnera, en observant que, si l'on a l'intention de remonter la côte, on doit demander le payement en roupies de Bombay ou de Surate, et si l'on doit la descendre et qu'on ne trouve point de ces roupies, il faut préférer les pagodes bahaders que l'on y passe quatre roupies de Bombay. Si l'on ne peut se procurer aucune de ces monnaies, il ne faut accepter alors que de celles d'or du Portugal, appellées portugaises, qui valent à Goa 18 roupies $\frac{1}{2}$ et qu'on ne peut placer par-tout ailleurs que de 16 $\frac{1}{2}$ à 17 roupies. Le Négociant doit établir ses calculs d'après la perte qu'éprouvent les monnaies de Goa.

On est souvent invité par les acheteurs de recevoir des lettres de change sur Surate et sur Bombay; mais comme le défaut de payement compromettrait le succès d'une expédition, il faut, avant de les prendre, se bien assurer de l'honnêteté et de la solvabilité des donneurs. Le plus petit doute à cet égard doit déterminer à les refuser. Il vaudrait mieux ne pas vendre ou faire plutôt quelques sacrifices sur le prix pour obtenir du numéraire.

POIDS. Le candil de Goa est de 512 livres portugaises ; on l'évalue à 14 mans de Surate.

Le man de Surate étant de 34 livres $\frac{3}{4}$ poids de marc, le candil de Goa est donc de 486 livres $\frac{1}{2}$ marc.

J'ai pesé à Lisbonne un poids de fer de deux arobes ou de 64 liv. portugaises, qui a pesé juste 61 livres marc ; d'où il résulte que les 100 livres portugaises donnent 95 livres $\frac{5}{16}$, et les 512 liv. du candil peseraient 488 livres marc, ce qui est très-rapproché des rapports ci-dessus.

Il est d'usage à Goa que l'on ne donne que 108 livres portugaises pour le *hundred weight* de 112 livres anglaises, ainsi que pour trois mans de Surate, quoique dans le fait ce rapport ne soit pas exact.

On se sert aussi du quintal de 128 livres portugaises, qui se divise en quatre arobes de 32 livres chaque.

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

Celles que l'on peut vendre à Goa sont les mêmes que celles que j'ai indiquées à l'article *Côte de Malabar.*

PRIX auxquels j'ai vendu les Marchandises suivantes en 1783 et 1787.

CUIVRE EN PLATEAUX, 1000 quintaux, 22 roupies $\frac{1}{2}$ de Bombay, le man de Surate de 34 liv. $\frac{3}{4}$ poids de marc.

CUIVRE EN PLANCHES, 200 quintaux, 23 roupies $\frac{1}{2}$, *idem.*

PAPIER commun non coupé, 1000 rames, à 3 roup. $\frac{1}{2}$ la rame.

DRAPS londrins seconds de Carcassonne, 20 ballots, de bonne fabrique, assortis en 7 pièces écarlate, une pièce vert émeraude, une pièce jaune jonquille et une pièce bleue, à 4 roupies $\frac{1}{4}$ l'aune de France.

Cochenille, 6 barils, à 8 roupies la livre marc.

Corail, dans les qualités de *mezzaniè et grossezza, primo et secondo camolato*, pour 15000 roupies, avec un bénéfice d'environ 28 pour 100, sur le prix d'achat en Europe.

Gobelets communs, 10000 du prix de 15 centimes la pièce en France, à 3 roupies la courge.

Ancres et Grapins, à 20 roupies les 112 livres anglaises.

Le montant de ces objets me fut payé, partie en roupies effectives de Bombay, partie en sequins Vénitiens, au change de 475 roupies Bombay pour 100 sequins, partie en Lisbonines à 17 roup. la pièce, et le restant en lettres de change sur Bombay.

On pourrait encore y vendre diverses autres marchandises d'Europe, telles que fer, acier, plomb, cordages, toiles à voiles, vins, etc.

On y vendrait aussi, avec quelque profit, les marchandises suivantes de la côte de Coromandel et de la Chine.

Toiles de demi-Guinées bleues de 16 conjons.

Toiles Guinées blanches de 28 aunes, assorties depuis 14 jusques à 26 conjons.

Guinées fines du Nord, quelques pièces.

Toiles à 4 fils, } en petite quantité.
Basin de Goudelour, }

Chites du prix de 3 jusques à 10 pagodes la pache. (1)

Mouchoirs blancs avec une raie rouge autour, dits mouchoirs Percalos; bon article.

Guingam de Karical à raies, idem.

---

(1) La Pache est composée de trois demi-pièces de Percale, aunant ensemble environ douze aunes.

PORCELAINE

Porcelaine bleue de la Chine; on pourrait en vendre une assez grande quantité, à un bon prix.

Nankins jaunes.

Marchandises d'Exportation.

On trouve à Goa les diverses productions de la côte de Malabar, mais cette ville n'en forme point un marché où les bâtimens puissent faire des achats importans. Tous les articles propres pour l'Europe sont accaparés par les navires portugais, qui sont même souvent obligés d'aller achever leur chargement au bas de la côte.

BOMBAY.

Isle d'Asie sur la côte de Malabar, d'environ cinq lieues de circonférence, à 18d 56′ de latitude Nord, et à 70d 18′ de longitude Orientale.

Les Portugais s'en emparèrent en 1498; elle fut donnée en dot à l'Infante de Portugal qui épousa Charles II, Roi d'Angleterre, en 1662. Depuis cette époque les Anglais, qui l'ont toujours possédée, ont fait bâtir sur cette isle une ville qui porte son nom et qui est devenue le boulevard de leur puissance dans cette partie du monde, au moyen des fortifications considérables dont ils l'ont entourée.

Le canal qui sépare l'isle, de la terre ferme, et qui n'a qu'environ une lieue de large, forme le plus beau port de toute la côte de Malabar. Il peut contenir un grand nombre de vaisseaux et leur fournir un abri sûr contre tous les vents. Il y a dans l'arsenal de Bombay trois grands bassins dans lesquels les vaisseaux de 80 canons peuvent être mis à sec pour être radoubés. Les

magasins de cet arsenal, qui sont abondamment pourvus, sont gardés avec précaution.

On construit, dans cette ville, de grands et superbes vaisseaux que l'on emploie au commerce d'Inde en Inde; on y trouve tout ce qui est nécessaire à leur armement et à leur équipement; ils sont faits avec le bois de teck, qui les rend d'une très-longue durée, parce que ce bois est incorruptible. (1)

Le sol de l'isle ne produit rien pour le commerce, parce qu'il est peu profond. Quelques manufactures dans lesquelles on travaille la soie et le coton, et dont les produits se consomment dans le pays, n'occupent qu'une très-petite partie d'une population de plus de 150 mille habitans, que le commerce immense qui se fait dans cette ville a rassemblés dans son sein.

Il y arrive, tous les ans, quelques vaisseaux de la compagnie anglaise, venant de Londres, qui portent des cargaisons assez riches.

Les avantages que la ville de Bombay présentait, la sureté de son port, les fortifications dont elle est entourée, sa proximité du continent, tout semblait devoir déterminer l'Angleterre à en faire le siége d'un commerce exclusif sur la côte de Malabar. Il n'entre guères dans ses principes d'appeller les étrangers pour

---

(1) On vendit en 1783 à Bombay, un navire français de 700 tonneaux, construit à Nantes, qui fut payé 50 mille roupies. Peu de jours aprés il en fut vendu un autre de 500 tonneaux seulement, construit à Bombay, qui fut payé au prix de 75 mille roupies. Surpris de la disparate de ces deux marchés, j'en demandai la cause au courtier qui les avait conclus.

« Le navire français, me dit-il, a quatorze ans; il est considéré comme » vieux à cause de la qualité de son bois; celui construit ici n'a que vingt- » deux ans, il est presque neuf, et servira encore de 30 à 40 ans, parce » qu'il est de bois de teck. » On peut juger, par cet exemple, de la précieuse qualité de ce bois.

partager avec elle les bénéfices qu'elle peut faire seule; cependant les bâtimens de toutes les nations sont reçus à Bombay : ils *y* trouvent les facilités et les avantages qui constituent un marché libre et sûr.

D'où vient cette espèce de phénomène mercantille ? De l'habileté des Anglais à calculer ce qui doit leur être le plus profitable. S'ils eussent pu s'approprier exclusivement le commerce de la côte de Malabar, il n'y a point de doute qu'ils ne l'eussent fait; mais ils ont senti que les villes de Cochin, Goa, Mangalor et sur-tout Surate, leur opposeraient une concurrence qui annullerait pour eux tous les avantages de l'exclusion; ils leur ont préféré ceux qui résultent des droits de douane et des bénéfices certains qu'un marché libre assure aux Négocians établis à Bombay.

Par cette mesure d'une saine politique, ils ont attiré dans cette ville l'abord annuel d'un grand nombre de navires Européens qui vont *y* vendre les riches cargaisons qu'ils apportent dans l'Inde; ils l'ont rendue l'un des plus grands marchés de l'Orient; ils l'ont mise en possession de presque tout le commerce d'importation du Guzurat et d'une grande partie de l'Indoustan, dont Surate jouissait autrefois; et ils ont attiré dans Bombay les productions de toute la côte de Malabar, qu'ils distribuent à l'Europe, à la Chine et dans l'Inde.

C'est ainsi qu'ils ont fait tourner au profit général, ce qui ne pouvait être utile dans le systême de l'exclusion : c'est ainsi qu'ils tirent de chaque localité les avantages qui lui sont propres, et qu'ils font tout concourir à un but commun, qui est la fortune de l'Etat.

Les fonds provenant des ventes que font les navires étrangers à Bombay, doivent être employés suivant la destination ultérieure de ces navires. Ceux qui sont destinés au cabotage de l'Inde, doivent composer leurs cargaisons en cotons filés et en bourre, pour les porter à la côte de Coromandel et dans le Bengale, et convertir le reste de leurs fonds en espèces, ou bien en bonnes

lettres de change sur Madras ou Calcutta, dont on peut toujours se pourvoir à Bombay.

Si le navire est destiné pour la Chine, il faut le charger complettement en coton en bourre, et réaliser, en piastres gourdes, le reste du produit de sa vente.

Enfin si, en sortant de Bombay, les navires vont parcourir la côte de Malabar pour se procurer du poivre et faire ensuite leur retour en Europe, on doit alors réaliser, en pagodes bahader, en pagodes à l'étoile et en roupies neuves de Bombay, les fonds nécessaires pour la quantité de cette épicerie que l'on se propose d'acheter, et employer le reste en toiles de Baroche et de Surate propres pour l'Europe. Cette dernière opération se ferait plus utilement à Surate.

Le commerce que la ville de Bombay fait en Asie, et sur-tout à la Chine, par ses envois annuels de cotons, est considérable. J'ai vu arriver à Canton, en 1787, trente-huit vaisseaux anglais chargés de deux, trois et quatre mille balles de coton; leurs diverses cargaisons réunies s'élevaient au-delà de cent mille balles. J'avais moi-même chargé sur le St Charles, que je commandais, 1400 balles de la même marchandise; elles revenaient, rendues à bord, et tous frais payés, à 80710 roupies. Je vendis cette cargaison, avant mon départ de Bombay, pour la livrer à Canton aux ordres d'un marchand Parsis, à raison de 12 taels le pic. Elle produisit 45643 taels, faisant 135027 roupies; et elle me donna un bénéfice net de près de 70 pour cent. J'en aurais eu 80, si j'eusse voulu courir les hazards d'un commerce dont je ne connaissais pas alors tous les avantages.

Ces importantes expéditions se renouvellent tous les ans. Je les ai vues arriver de nouveau à Canton en 1792; d'où il suit que le commerce de Bombay à la Chine lui procure, pour ce seul article, une exportation d'environ cinq millions de roupies ou plus de douze millions argent de France, qui donne un bénéfice net de huit à

neuf millions même monnaie. Il est rare de voir un commerce aussi étendu et aussi profitable sur une marchandise d'aussi peu de valeur. (1)

Il faut ajouter à cette exportation celle qui se fait pour la côte de Coromandel et le Bengale, qui forme un objet annuel de plusieurs mille balles sur lesquelles on gagne toujours. J'achetai à Bombay, en 1788, 250 balles de coton qui coutaient, rendues à bord, 12200 roupies; je les vendis, 15 jours après à Pondichery, au très-bas prix de 24 pagodes ½ le bahar de 480 livres marc; elles produisirent 16100 roupies, et donnèrent un bénéfice de 32 pour cent. J'aurais pu, dans d'autres circonstances, les vendre de 28 à 30 pagodes et jusqu'à 32. On obtient les mêmes prix à Madras.

Les cotons que l'on achète à Bombay en aussi grande quantité, arrivent de Surate dans les mois de pluviôse ventôse et germinal, (février, mars et avril) sur de grands bateaux du pays qui font route par convois de 150 à 200 voiles, sous l'escorte d'une corvette anglaise.

Pour faciliter l'arrimage de cette marchandise volumineuse à bord des vaisseaux, la compagnie anglaise a fait établir de très-fortes presses, au moyen desquelles on réduit de près de moitié le volume des balles.

Ces presses, après avoir fait le service de la compagnie, passent à celui des particuliers; elles forment un revenu considérable au sous-gouverneur de Bombay, qui les a sous sa direction. Ses préposés perçoivent pour lui à peu près une roupie, quitte de tous frais, pour chaque balle pressée; ce qui lui produit environ 120 mille roupies par an ou 300 mille francs.

---

(1) On frête à Bombay des bâtimens pour porter du coton à la Chine, à raison de 50 roupies le candil de Surate, qui forme à-peu-près deux balles.

On sait que les employés de la compagnie anglaise qui parviennent à des places d'administration un peu importantes dans l'Inde, font tous des fortunes considérables; ils étaient embarrassés autrefois pour la faire passer en Europe, ce qui leur faisait rechercher les Capitaines et les Subrécargues des navires français, qui leur fournissaient des lettres de change sur Paris et sur Londres; mais comme je l'ai dit dans le chap. premier, article de l'Isle de France, on ne peut plus compter sur une ressource qui était précieuse pour notre commerce, depuis que le Parlement d'Angleterre, en renouvellant la charte de la Compagnie, a permis aux particuliers de doubler le Cap de Bonne-Espérance pour le retour des Indes.

Comptes. Ils se tiennent en roupies, quart de roupies et docoras; 100 docoras font la roupie.

Monnaies. On voit circuler à Bombay diverses monnaies d'or et d'argent de l'Europe et de l'Asie; elles y sont considérées comme marchandise; leur valeur varie quelquefois depuis deux jusqu'à trois pour cent. Cette différence se fait principalement sentir, lors des grands achats de cotons qui ont lieu à Surate dans les mois de pluviôse et ventôse, (février et mars.) Les plus courantes sont:

Monnaies d'Argent.

Roupie courante, de Bombay.
Roupie neuve, *idem.*
Roupie de Pondichery.
Piastre gourde d'Espagne.
Taler ou Karagous.

Monnaies d'Or.

Roupie d'or de Bombay.

Pagodes Bahader.

Pagodes à l'Etoile.

Sequin Vénitien.

Portugaise ou Lisbonine.

Les roupies courantes d'argent sont, en général, vieilles et poinçonnées ; elles n'ont cours qu'à Bombay ; elles valent un et deux pour cent de moins que les neuves, suivant leur vétusté ; il est donc essentiel de ne pas se méprendre à la désignation générique de roupies, et de convenir, en faisant des ventes, que l'on veut être payé en roupies neuves, ou qu'il sera tenu compte de la différence.

40 roupies neuves de Bombay pèsent juste une livre de *l'hundred weight* ; 42 $\frac{1}{2}$ et une fraction pèsent une livre marc.

La roupie se divise en 16 anas.

Les roupies neuves de Bombay sont celles qui ont le plus de valeur dans toute la côte.

Les roupies de Pondichery perdent 3 pour 100 sur les roupies neuves de Bombay.

Les piastres d'Espagne se placent à raison de 210 roupies neuves les 100 piastres, c'est leur change ordinaire ; cependant la rareté du numéraire leur donne plus de valeur quelquefois. J'obtins en mars 1787, 214 roupies pour 100 piastres.

Les piastres achetées en Europe à 5 francs 30 centimes portent la roupie à 2 francs 52 centimes.

Les talers ou karagous se placent de 202 à 204 roupies les 100 ; achetés en Europe à 5 francs 50 centimes, la roupie revient à 2 francs 70 centimes.

Les roupies d'or de Bombay sont de différentes valeurs ; il y

en a de 15 roupies d'argent, de 7 $\frac{1}{2}$, de 3 $\frac{3}{4}$ et d'une roupie. Ces dernières sont au rang des courantes et perdent 1 pour 100. Il y en a quantité de fausses répandues dans la circulation.

Les pagodes bahader valent 4 roupies.

Celles à l'étoile........... 3 d^{o}. $\frac{1}{2}$.

Les sequins vénitiens se placent à 475 roupies neuves les 100 sequins; mais lorsque le numéraire devient rare, on en obtient jusques à 480; achetés en Europe à 11 francs 75 centimes, ils font revenir la roupie à 2 francs 49 centimes.

Les 100 sequins vénitiens de poids pèsent juste comme 30 roup. neuves de Bombay. On tient compte du déficit à raison de demi-roupie pour le poids d'un fanon ou d'un seizième de roupie.

Les portugaises ou lisbonnines sont reçues sur le pied de 16 $\frac{1}{2}$ à 17 roupies; achetées en Europe à 42 francs, elles font revenir la roupie à 2 francs 47 centimes.

Il résulte de la valeur de ces différentes monnaies, que les sequins vénitiens et les portugaises sont celles qui conviennent le mieux dans le nord de la côte de Malabar.

Saraf. Comme il circule à Bombay quantité de fausse monnaie, on ne doit recevoir les payemens que des mains d'un Saraf dont la fidélité soit connue. Les Courtiers indiquent ordinairement le leur, dont ils répondent. Leur droit est d'un pour mille.

Courtier. Il est insdipensable d'avoir un Courtier, et il est essentiel qu'il soit honnête et habile marchand. Le succès des affaires qu'on y traite dépend de ces deux qualités. Les Français se servaient encore, à mon dernier voyage, d'un nommé *Nasservanjée-Monakjée*, parsis de nation; j'en ai été, à mon particulier, toujours satisfait; mais quels que soient les Courtiers, il est toujours prudent de les surveiller dans toutes les opérations. On leur paye deux pour cent leurs droits de courtage.

Douane.

DOUANE. Elle est d'un produit immense. Elle constitue un des grands avantages que les Anglais se sont procurés par la liberté du port de Bombay ; elle est payée ; savoir :

Sur toute espèce de marchandise d'Europe et d'Asie, les métaux exceptés. . . . . 6 $\frac{1}{4}$ pour 100.

Sur le cuivre brut et ouvré. . . . . 12 $\frac{1}{4}$

Sur le fer, cloux, acier, ancres et autres ouvrages de fer. . . . . 9 $\frac{1}{4}$

Les marchandises de Surate qui arrivent à Bombay et qui sont mises à terre avec déclaration de transit, payent 3 $\frac{1}{4}$ pour 100 de leur valeur.

MESURES. On se sert de l'*yard* et de la *cobde* ou coudée.

L'*yard* a 36 pouces anglais, qui font 33 pouces 9 lignes de France ou $\frac{7}{9}$ de l'aune de Paris, moins 5 lignes.

La *cobde* ou coudée a 17 pouces français.

POIDS. On se sert de divers poids. Ils diffèrent suivant les marchandises. On en pèse plusieurs au grand quintal anglais de 112 livres, dit *hundred weight* ; d'autres au candil de Bombay de 560 livres anglaises, qui se divise en 20 mans de 28 liv. ; d'autres aux candils de 20, 21 et 22 mans de Surate. Celles qui sont plus précieuses sont pesées aux mans de 40, 42 et 44 serres.

Les poids sont de fer, et répondent à 56, 28, 14 et 7 livres anglaises. (1)

---

(1) Voyez à la page *lxiv*, le rapport qu'il y a entre le poids du grand *hundred weight* et celui de marc.

Rapport des Poids.

	hundred weight.	mans.	liv.	onc. angl.
Le candil de Surate de 20 mans donne....................	6	2	18	11 d°.
Le man de Surate de 40 serres..	»	1	9	5 ¼ d°.
La serre de Surate...........	»	»	»	15 d°.
Le candil de Bombay de 20 mans,	5	»	»	» d°.
Le man de Bombay de 40 serres,	»	1	»	» d°.
La serre de Bombay..........	»	»	»	11 ¼ d°.

Marchandises d'Importation.

Les articles d'Europe propres pour Bombay, sont ceux que j'ai indiqués à l'article côte de Malabar. On y porte encore les productions de toutes les parties de l'Asie.

Marchandises d'Exportation.

On exporte particulièrement de Bombay tous les articles du Guzurat et de la côte de Malabar, mais on y trouve encore les productions de diverses parties de l'Asie, avec lesquelles on peut assortir une cargaison.

Prix auxquels les Marchandises d'Europe furent vendues à Bombay dans les années 1783 à 1786.

Vermillon..................	40 à 50 roup. les 112 liv. angl.	
Acier......................	25	*idem.*
Plomb, ordinaire............	12 à 14	*idem.*
blanc...............	17	*idem.*
rouge...............	20	*idem.*

Grappins pour bateaux, à 5 pattes de 2, 3, 4, 5, 6, 7 quintaux......	22 à 24	roup. les 112 liv. angl.
Ancres de 4, 6, 8, 10 quintaux,	22 à 24	*idem.*
Cloux assortis, $\frac{3}{4}$ de 2 pouces jusques à 10, et $\frac{1}{4}$ de 12, 14, 16 pouces...	25	*idem.*
Canons assortis comme dans l'état de cargaison, à f°. 122.		
Les gros............	20	*idem.*
Les petits...........	25	*idem.*
Avec 50 boulets par canon que l'on vend 25 pour 100 de moins que les canons.		
La vente des canons de plus fort calibre que celui de 6, est prohibée à Bombay.		
Plomb à giboyer............	20	*idem.*
Cordages, à trois torons seulement, point à 4; les pièces de 120 brasses,	25 à 30	*idem.*
Balles de Plomb, pour fusil, de 16 à la livre.........	20	*idem.*
Safran Gatinois ou d'Orange..	14 à 16	*idem.*
Cochenille.................	8 à 10	*idem.*
Fer feuillard, p^r futailles de la contenance de 60 à 70 veltes,	15	*idem.*
Fer en barre...............	70 à 80	le candil de 20 mans de Surate.

Cuivre, le japonais, en petits bâtons............	20 à 23 roup.	le man de Surate de 40 serres.
En plateaux........	18 à 20	*idem.*

En 1777, le cuivre fut vendu à Bombay, pour être livré à Baçaim, ville située entre Bombay et Surate, à raison de 18 roup. $\frac{3}{8}$ le man de Surate de 40 serres, la douane à la charge de l'acheteur. Le payement en fut fait moitié payable d'avance, et le restant à la livraison, en sequins vénitiens, à raison de 4 roup. $\frac{9}{16}$ le sequin.

En 1783, je vendis le cuivre en plateaux, 23 roupies le man de Surate. Ce prix très-avantageux fut occasionné par la rareté de l'article à l'époque de la paix.

Cuivre vieux. Il se vend ordinairement 2 roupies de moins le man que le neuf, et on donne 42 serres au man, au lieu de 40, à cause du déchet à la refonte.

Papier commun non coupé....	3 $\frac{1}{2}$ à 4 roup.	la rame.
Goudron....................	25 à 30	le baril.
Brai.......................	30 à 40	le baril pesant net env. 300 liv marc.

Draps.

Draps. La descente à terre en est prohibée à Bombay. On s'exposerait à la confiscation et à des désagrémens, si on en débarquait ; on peut, cependant, en vendre aux Négocians anglais et aux Marchands parsis établis sur le lieu, mais pour les débarquer à quelque endroit convenu sur la côte ou à Surate. L'assortiment des couleurs doit être le même que celui désigné dans l'état des marchandises d'Europe propres pour la côte de Malabar à f°. 121.		
Velours de soie d'un poil ½....	5 à 6 roup.	l'yard anglais.
Gobelets de verre commun....	4 à 5	la courge.
Lames de Sabre communes...	2	chaque.
Genièvre....................	65	la canevette de 12 flacons.
Vin vieux, en bouteilles à longs bouchons, suivt la qualité,	14 à 16	la douzaine.
Eau-de-vie en barrique.......	1 ½	le gallon de 4 bouteilles de pinte de Paris.

Corail. Il se vend à la livre ; et comme 40 roupies neuves de Bombay pèsent juste 1 liv. poids anglais, on pese avec des roupies, ce qui donne la facilité de subdiviser la liv. en 40, en 80 et en 160 parties.

Vente faite par moi en 1784 à Bombay, des parties de Coraux ci-après :

DÉTAIL DES CAISSES, avec la désignation des qualités des CORAUX, en langue Italienne.	Prix d'achat à Livourne, en piastres de 8 réaux.	Poids à la vente à Bombay, en livres anglaises.	Prix de vente, la livre anglaise.	Produit en roupies.
1 Caisse, n°. 1, contenant:				
12 *mazzi grossezze, nette parfette, in tre colori*, pesant 144 liv., poids de Livourne, à 20 piastres la livre de 12 onces	2890 P[tres]	108 liv.	roupies. à 80	8640
12 *mazzi mezzaniè in tre colori*, pesant 72 liv. de Livourne, à 10 piastres la livre	720	54	à 40	2160
1 Caisse, n°. 2, contenant:				
12 *mazzi grossezze, primo camolato*, pesant 144 liv. de Livourne, à 18 piastres la livre	2592	108	à 80	8640
12 *mazzi mezzaniè, in tre colori*, pesant 72 liv., à 9 p[tres] la liv.	648	54	à 40	2160
	6850 P[tres]			21600 roup.

DÉTAIL DES CAISSES, avec la désignation des qualités des CORAUX, en langue Italienne.	Prix d'achat à Livourne, en piastres de 8 réaux.	Poids à la vente à Bombay, en livres anglaises.	Prix de vente, la livre anglaise.	Produit en roupies.
Ci-contre.........	6850 P[tres]			1600 roup.
Caisse n°. 3, contenant:				
75 *coronè, di granelli* 108 *l'una, netto*, pesant ensemble 370 onc. à 5 piastres l'once..........	1850	20 15	roupies. à 260	5443 ¾
8 *mazzi filotti, primo camolato, in 6 colori, file* 146, pesant 43 liv., à 20 piastres la livre.	860	31 5	à 80	2505
2 *fila grosse, mezza misura*, pesant liv. 12. 6, *fila* 16, *en 6 colori*, à 72 piastres la liv...	900	9 6	à 280	2625
	10460 P[tres]			32173 r[es] ¾

Lesquelles 32173 roup. ¾ donnent 16087 piastres de 8 réaux de Livourne, et un bénéfice, sur le prix d'achat, de 54 pour 100. (1)

Marchandises du BENGALE.

	Prix de 1783.	1786.
Sucre Catrong, le sac de 168 livres anglaises,	17 roup.	16
d°. Tresendy, *idem*.	15	14

(1) Voyez, à la page 124, l'observation essentielle sur la vente des Coraux dans l'Inde.

		Prix de 1783.	Prix de 1786.
Sucre Fulchina, le sac de 168 livres anglaises,		20 roup.	19
Riz grossier...	*idem.*	$3 \frac{1}{4}$	$3 \frac{1}{2}$
Salpêtre......	*idem.*	13	14
Poivre long, frais et bon, le man de Surate	de 44 serres,	18	17
Gingembre sec,	*idem.*	3	3
Cire.........	*idem*, de 42 d°.	14	14
Bois rouge....	*idem.*		1 2as.
Bougies......	le man de Bombay de 40 d°.	21	20

Benjoin...... Le benjoin se tire de l'Isle de Sumatra. Suivant un compte d'achat fait à Bancoul, établissement anglais sur la côte Occidentale de cette Isle, et qui me fut communiqué, la première qualité de cette résine coûte sur le lieu 17 roupies le man de Surate; la seconde, 9 roupies; la troisième, 6 roupies et la quatrième 4 roupies. La première qualité est fort rare. Je n'en ai jamais vu que deux ou trois caisses à Bombay, qui furent vendues à trente et trente-deux roupies le man; mais on y vend ordinairement la seconde qualité pour la première, la troi-

sième

	Prix de 1783.	Prix de 1786.
sième pour la seconde, etc. et aux prix suivans:		
Seconde sorte pour première, le man de Surate de 40 serrés.	18 roup.	16
Troisième d°. pour seconde, *idem.*	14	13
Quatrième d°. pour troisième, *idem.*	12	10
Soie écrue, de trois sortes, le pacat ou double serre,	6	6
Opium .... la caisse de 4 mans de Surate,	600	
Gonis, Toile d'emballage, la courge de 20 pièces,	3 ½	3 ½

Marchandises de la COTE DE MALABAR.

	Prix de 1783.	Prix de 1786.
Poivre d'Onor, pesant, le candil de Surate de 21 mans.	180	185
d° leger, *idem.*	220	250
Noix d'Arec d'Onor, rouges, *idem.*	42	45
d°. blanches, *idem.*	32	35
d°. Tallichery, rouges, *idem.*	40	40
d°. *idem* blanches, *idem.*	33	34
Bois de Sapan, *idem.*	25	25
Cuva, *idem.*	26	28

		Prix de 1783.	*Prix de* 1786.
Bois de Sandal, 1ère sorte, le candil de Surate de 21 mans.		240 roup.	250
2de d°.	*idem.*	215	225
3eme d°.	*idem.*	195	200
Kaire, Cap Gunty, en cordages,	*idem.*	»	35
d°. d'Ajingo,	*idem.*	»	55
d°. des Maldives,	*idem.*	»	70
Tamarin, le candil de Bombay, de 20 mans,		11	12
Cardamome, 1ere sorte, le man de 42 serres,		85	80
d°. 2me d°.	*idem.*	75	70
d°. 3me d°.	*idem.*	60	60
Cassia-Linéa, ou Canelle sauvage,	*idem.*	3	3
Riz de Mangalor, commun, le robin ou sac de Vacoua.		»	1 $\frac{1}{4}$
d°. fin,	*idem.*	»	2 $\frac{1}{2}$
Cocos frais, on en donne 1250 pour 1000,		25	25

Marchandises de CHINE.

Sucre candy, fin, le man de Surate de 40 serres,		8 $\frac{1}{2}$	8
Sucre terré, 1ere sorte,	*idem.*	4 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{4}$
d°. 2me d°.	*idem.*	4	4
Vermillon....	*idem.*	55	50
Toutenague..	*idem.*	7	6 $\frac{1}{2}$
Vif-Argent...	*idem.*	»	44

	Prix de 1783.	1786.
Camphre non bouilli, le man de 42 serres,	18 roup.	17
Racine de Squine, d°. de 44 d°.	4	3 ½
Artal........ d°. d°.	8	8
Badiannes ou anis étoilé, *idem.*	7	6
Alun, le candil de Surate, de 21 mans,	50	52
Soie, 1ere sorte, le pacat ou double serres de Surate, de 30 onces anglaises,	10 ½	10
d°. 2me d°. *idem.*	9 ½	9
d°. 3me d°. *idem.*	8	8
d°. 4me d°. *idem.*	6	6
d°. 5me d°. *idem.*	3 ½	3 ½
Assiettes de Porcelaine bleue, plates, les cent,	18	»
d°. creuses pour la soupe, *idem.*	20	»
Service de table à l'anglaise,	65	»

Marchandises Hollandaises venant de BATAVIA, MALAC *et* CEYLAN.

	Prix de 1783.	1786.
Calin ou Etain de l'Inde, le man de Surate de 40 serres.	13	14
Sucre en canastres, d°. de 41 d°.	4	4 ½

		Prix de 1783.	Prix de 1786.
Cloux de Girofle, le man de Surate	de 42 serres,	112 roup.	127
Cannelle de Ceylan, d°.	idem.	»	120
Sucre candy, d°.	de 43 ¼	7	7
Noix Muscades, la livre anglaise,		7	10
Macis,	idem.	11	13
Poivre de Malac, le candil de Surate	de 21 mans.	180	170
Resine ou brai de Malac, d°.	de 22 d°.	70	60
Noix d'Arec blanches de Colombe,	idem.	40	36
Bois rouge,	idem.	65	70
Rotins longs, les 100 paquets,		60	60

Marchandises de PERSE, *de* MASCATE *et de* GEDDA.

		Prix de 1783.	Prix de 1786.
Amandes, le man de Surate	de 42 serres,	4	3 ½
Sené en feuilles,	idem.	5	4
Couperose,	idem.	»	15
Raisins secs de Perse,	idem.	8	7
d°. de Gedda,	idem.	7	6
d°. noir,	idem.	4	4
Grains de Chapelets de bois rose,	de 44 d°.	6	6

Pistaches,

		Prix de 1783.	Prix de 1786.
Pistaches, le man de Surate	de 44 serres.	11	10
Ambre fausse,	*idem.*	4 ½	4
Prunes,	*idem.*	5	5
Aloës,	*idem.*	6 ½	6
Noix de galles de Perse,	*idem.*	7 ½	7
Mirrhe,	*idem.*	12	10 à 12
Rose maille,	*idem.*	22	20
Jalep,	*idem.*	62	62
Mastic,	*idem.*	10 à 25	»
Assa fœtida,	*idem.*	5	5
Hing,	*idem.*	»	50
Turna,	*idem.*	»	40
Armek blanc,	*idem.*	»	10
Mugget,	*idem.*	»	4
Acalcara,	*idem.*	»	8
Nacala,	*idem.*	»	15
Coins,	*idem.*	»	30
Grains d'Ambre pour Chapelets,	*idem.*	22	20
Dattes sèches de Mascate, le candil de Surate	de 21 mans.	32	30
d°. de Perse,	*idem.*	26	25
d°. de Bassora,	*idem.*	24	23
Olibanum,	*idem.*	»	30

		Prix de 1783.	Prix de 1786.
Gomme Arabique,	le candil de Surate de 21 mans.	54	50
Souffre,	d°. de 22 mans,	56	52
Terre rouge,	*idem.*	6	6
Sel de Perse,	*idem.*	6 ½	6
Eau rose,	le caisson de 24 flacons,	26	25
Lemits,	la courge,	»	3 ½

Marchandises de SURATE.

		Prix de 1783.	Prix de 1786.
Coton en bourre,	le candil de Surate de 21 mans,	»	93
Fils de coton.	Il y en a de tant de qualités différentes par la finesse, qu'il faut nécessairement le voir pour en établir le prix.		
Blé,	le candil de 8 farras,	»	20
Chana, nourriture pour les chevaux,	*idem.*	»	18
Dall, espèces de petites lentilles,	*idem.*	»	21
Ored,	*idem.*	»	16
Huile de cocos,	le man de Surate de 40 serres,	»	2 ¼
Gui ou Beurre,	*idem.*	»	5 ¾
Vermillon,	*idem.*	»	57
Mortuck ou couperose,	d°. de 42 serres,	»	15
Verdet ou vert-de-gris,	d°. de 44 d°.	»	35

SURATE.

Ville très-considérable du Guzurat, sur la rivière Tapti, (1) à 6 lieues de la mer, par les 21^{d} 10′ de latitude Nord, et 70^{d} de longitude Orientale. Elle appartient à l'Empire Mogol, mais elle est gouvernée par un Nabab, qui en est plutôt le souverain que le gouverneur.

Il n'y a point de ville dans les Indes plus heureusement située, ni plus célèbre pour le commerce, que Surate : elle fut, pendant long-tems, le seul port par lequel le grand Empire Mogol exportait le produit de ses manufactures et recevait ce qui était nécessaire à ses besoins. Elle commerce avec toute l'Asie, dans le golfe Persique et dans la mer Rouge. Le Guzurat verse, dans ses magasins, le produit de ses innombrables manufactures, comme une grande partie de ses productions. Elle est l'un des plus grands entrepôts des marchandises de l'Europe et de l'Orient. Son port est ouvert à toutes les nations; celles de l'Europe qui fréquentent les mers de l'Inde ont établi à l'envi des comptoirs à Surate. Les Français, les Portugais, les Hollandais, les Anglais, les Suédois et les Danois y envoient des vaisseaux tous les ans.

La saison la plus convenable pour arriver dans la rade de Surate, est du 10 au 15 du mois de frimaire (1er décembre.) C'est alors que se font les expéditions pour le golfe Persique, Mascate, et la mer Rouge; ce qui est utile pour la vente des marchandises de l'Europe.

---

(1) Cette rivière n'étant navigable que pour de petits bâtimens jusques à Surate, les gros navires sont obligés de mouiller en rade, à la distance d'environ deux lieues de la côte ; là les marchandises sont mises sur des barques qui les transportent à la ville.

Les Marates qui avaient étendu leurs conquêtes jusques aux portes de Surate, menaçaient de s'en emparer. Les troubles qui agitaient la ville en 1759, leur parurent une occasion favorable. Ils firent avancer leur armée dans le dessein d'exécuter leur projet; mais les habitans, qui se virent à la veille d'être dépouillés de leur fortune, appellèrent les Anglais et les aidèrent à s'emparer de la citadelle. L'avantage de la tenir sous leur garde, de même que l'exercice de l'amirauté, leur furent assurés par la cour de Delhy, avec les revenus attachés à ces deux grandes prérogatives. Cette révolution rendit quelque calme à Surate et à son Nabab, mais elle les mit sous la dépendance absolue de la force qu'ils avaient invoquée.

Depuis cette époque, les Anglais sont devenus comme les maîtres de Surate. Ils ont triplé le commerce qu'ils y faisaient. Ils suscitent souvent au nom du Nabab des avanies aux autres nations Européennes, dans le dessein de les en éloigner, et leur font éprouver des vexations auxquelles elles ne peuvent opposer que la patience et des sacrifices pécuniaires.

La Compagnie créée par Colbert en 1664, avait formé un établissement à Surate. Les secours que le gouvernement lui accorda, et les sacrifices qu'il fit pour favoriser un commerce que l'on regardait déjà comme important pour la France, ne purent empêcher que cette association ne fut forcée d'abandonner Surate en 1682 sans avoir payé ses dettes. Cet événement imprima une tâche au nom Français, dont nos rivaux ont constamment profité pour nous avilir dans l'esprit des habitans de cette ville importante. Il fit perdre à la Compagnie le seul débouché qu'elle avait alors pour ses draps, son corail, son fer et son plomb; et depuis lors le Nabab, à l'instigation des Anglais, refusa aux agens commerciaux de notre ancien gouvernement les honneurs dont avaient joui ceux de la Compagnie française, et dont jouissent encore les chefs des loges anglaises et hollandaises.

Espérons

Espérons que la nation française reprendra un jour, dans les Indes, un rang proportionné à celui qu'elle tient en Europe. Les efforts de l'Angleterre ne sauraient empêcher un changement qui tient à la nature des choses et qui mettra un terme aux maux innombrables que son avidité a causés au commerce de toutes les nations.

OBJETS D'IMPORTATION.

Surate reçoit des porcelaines et du mercure ou vif-argent de la Chine; des soies du Bengale; des mâtures, des bois de construction, du poivre, du cardamomon et du bois de sandal de la côte de Malabar; de la gomme, des fruits secs et des perles de la Perse; des parfums et des esclaves que les Arabes vont traiter à la côte d'Abissinie; beaucoup d'épiceries de Ceylan et des Moluques; du fer, du plomb, du cuivre, de l'acier, des ancres pour les navires, des grapins pour les bateaux, du brai, du goudron, des vins en bouteilles, de l'eau-de-vie, du saffran du Gâtinois et d'Orange, des draps, de la cochenille et du corail de l'Europe. La balance de son commerce lui procure une somme considérable tous les ans.

OBJETS D'EXPORTATION.

Cette ville fournit au commerce une quantité prodigieuse de coton en bourre et filé, de toutes les finesses; des toiles bleues, et à carreaux bleus et blancs, bleus et rouges, et à raies de cambaye propres à la traite des noirs; des doutis et des baffetas d'une finesse extrême; des gazes de Bairapour bleues et rouges, de même que l'espèce de mousseline terminée par une grande raie en or dont les Turcs et les Persans font leurs turbans; des toiles peintes d'Amadabab qui passent en Perse, en Turquie, en Europe, à Java, à Sumatra et aux Moluques, et dont les cou-

leurs sont aussi vives, aussi belles, aussi durables que celles de Coromandel; des étoffes mêlées de soie et de coton, unies, rayées, satinées, mêlées d'or et d'argent, dont la consommation se fait en Perse et en Turquie ; quelques étoffes de soie de diverses couleurs, appellées tapis, fort recherchées dans la partie orientale de l'Inde; d'autres appellées solfis, à petits carreaux bleus et blancs; des chaales, espèces de draps très-fins et très-chauds fabriqués avec de la laine de Cachemire. On les teint en diverses couleurs ; l'on y mêle des fleurs et des raies ; ils servent d'habillement d'hiver en Turquie, en Perse et dans les contrées de l'Inde où le froid se fait sentir; on en fait d'une aune de large et de trois aunes de long; les plus beaux se font à Cachemire et se payent jusques à 1200 roupies la pièce.

J'achetai à Surate, en 1787, 100 balles de coton en bourre d'amoudi, première qualité, au prix de 80 roupies $\frac{3}{4}$ le candil de 21 mans, faisant 784 liv. anglaises. En ajoutant à ce prix 3 $\frac{1}{2}$ pour % à payer à la douane française pour la sortie, ce coton me revint à 84 roupies $\frac{1}{4}$ le candil. J'en achetai à Bombay à la même époque à 97 roupies, même poids. Il se vend donc à Bombay plus cher qu'à Surate dans la proportion de 97 à 84 $\frac{1}{4}$, c'est-à-dire, 16 pour 100 de plus environ. Cette différence importante vient des frais suivans :

Transport à Bombay	5	roupies le candil.
Douane d'entrée dans la même ville. .	3	$\frac{1}{4}$ pour %

Ces frais ajoutés à la valeur primitive, le portent à 92 roup. $\frac{1}{4}$ le candil. Le reste est le bénéfice du vendeur.

On voit par là que celui qui veut acheter une grande cargaison en coton, doit aller à Surate par préférence à Bombay, puisqu'il y trouvera une différence de 16 pour 100 dans le prix d'achat; mais dans ce cas les navires doivent être munis de trois à quatre forts crics et de tous les attirails ou *attrassis* dont on se sert dans les échelles du Levant pour estiver en coton. On serait obligé,

sans cela, d'arrimer à force de crics, comme on le fait à Bombay; cette dernière manière de placer les balles, quoiqu'elle soit ingénieuse, est plus longue, plus pénible et moins avantageuse; on ne pourrait d'ailleurs la pratiquer à Surate qu'en faisant venir des arrimeurs de Bombay; dans l'un ou dans l'autre cas, on doit avoir l'attention de faire fortement presser et corder les balles avant de les envoyer à bord du navire.

Comptes. Ils s'y tiennent de deux manières;

1°. En roupies, anas et biis.

16 anas pour une roupie.

4 biis pour un anas.

L'anas est imaginaire. Le biis est une pièce de cuivre.

2°. En roupies, quarts de roupie et docoras.

100 docoras pour une roupie.

Les Anglais et les Français tiennent leurs comptes de cette dernière manière.

Monnaies. Les roupies de Pondichery y perdent, comme à Bombay, de 3 à 4 pour 100.

Celles de Bombay et de Barotsch, y passent au pair.

Les piastres d'Espagne à effigie s'y placent à 2 roupies 12 docoras $\frac{1}{2}$, et lorsque le numéraire est rare, ce qui arrive souvent à Surate, elles montent à 2 roupies 14 et 15 docoras.

Les Sequins Vénitiens,
Les Talers ou Karagous,
Les Portugaises, } y passent comme à Bombay.

L'argent s'y vend au poids du tolas. Le tolas vaut 32 vals.

Le maric de France pèse 20 tolas et 6 vals.

Le tolas est le poids d'une roupie de Surate.

Saraf. La quantité de fausses monnaies qui circule ici comme

à Bombay, oblige de ne recevoir les payemens que des mains d'un Saraf. Leur droit est d'un pour mille.

Courtiers. Les différentes nations qui commercent à Surate et qui ont des factoreries, ont chacune un courtier qui leur est affidé; et ici, plus que par-tout ailleurs, on ne saurait se passer de ces agens dont les avis sont souvent très-utiles. Cependant, l'intérêt qu'ils ont à se conserver la confiance des subrécargues de la nation à laquelle ils sont attachés n'est pas toujours pour eux un motif assez puissant pour qu'ils ne cherchent quelquefois à profiter du défaut de connaissances locales des personnes qui s'adressent à eux. On ne doit donc leur accorder sa confiance qu'après s'être assuré, par la voix publique, de leurs parfaites connaissances en affaires et de leur honnêteté reconnue depuis longues années : sans cette précaution, on pourrait devenir la dupe des infidélités de celui à qui on se serait adressé avec trop peu de réflexion. Leur droit de courtage est de deux et demi pour 100.

Poids. Le grand poids est le candil de 800 serres ou livres du pays.

Il se divise en 20 mans de 40 serres chaque.

Ce candil donne 695 liv. poids de marc, et le man 34 livres $\frac{3}{4}$ même poids.

Il donne 746 livres 11 onces anglaises à raison de 37 livres 5 onces $\frac{1}{4}$ pour le man.

Mesures. Celles en usage sont :

La coudée de 17 pouces français.

La gueze de 25 d°. d°.

Douane. Toutes les marchandises qui arrivent à Surate, soit qu'elles y viennent par terre, soit qu'elles y soient transportées

par

par mer, payent au Nabab un droit d'entrée de quatre pour cent; elles ne lui doivent rien à leur sortie.

Mais celles que les Européens achètent pour être portées au dehors, doivent être expédiées sous la protection des agens de leurs puissances respectives, et passer dans leurs factoreries; c'est ce qu'on appelle sur les lieux, *Douane française*, *anglaise*, *hollandaise*, *portugaise*, *etc.*

Pour subvenir aux honoraires des agens; ainsi qu'aux dépenses nécessaires pour les factoreries, chaque gouvernement a ordonné que les marchandises, qui seraient expédiées sous la protection de son agent, payeraient un droit proportionné à ses dépenses et conséquemment à son état de représentation.

Ce droit, jusques en 1792, était fixé à Surate, savoir :

Dans la douane française, 3 ½ pour % sur le prix d'achat des marchandises.

Dans la douane anglaise, 6 pour %.

Dans celle portugaise, 4 ¼.

Dans celle hollandaise, 5.

Les autres frais que font les marchandises achetées à Surate sont:

Au Malfetia, pour le transport des balles depuis la douane du Nabab jusques à la factorerie française, deux roupies par balle à cause de l'extrême éloignement.

Transport de la factorerie au lieu de l'embarquement, trois quarts de roupie par balle.

Prix auxquels les Marchandises suivantes furent vendues à SURATE *en* 1783 *et* 1784.

*Marchandises d'*EUROPE.

Fer, le candil de 800 serres ou 695 liv. marc,		81 roup.	»
Grapins,	le man de 40 serres,	»	6 ½

Ancres pour navires,	le man de 40 serres,		6	roupies.	
Cloux, de diverses grandeurs,	idem.	»	6		
Plomb en saumon,	idem.	»	5		$\frac{1}{4}$
Cordages assortis,	idem.	»	8		
Acier,	idem.	»	9		$\frac{1}{2}$

Fer blanc, 6 roupies la courge de 20 feuilles,

Brai et goudron, à raison de 70 roupies la barrique, réglée à 16 mans net,

Cochenille, 10 roupies la livre, poids anglais,

Marchandises de l'INDE.

Poivre pesant,	le man de 40 serres,	»	10	roupies.
d°. leger,	*idem.*	»	11	
Bois de Sandal.	*idem.*	»	15	
Sucre terré de Batavia,	*idem.*	»	5	
Sucre en pierres,	*idem.*	»	7	
Epiceries. Canelle de Ceylan,			156	
Epiceries. Noix Muscade,			200	
Epiceries. Girofle,			140	
Ecaille,			160	
Kaire des Maldives,	le candil,	90	»	
d°. du Travancour,	*idem.*	85	»	
Noix d'Arec d'Onor, rouges,	*idem.*	45	»	
d°. blanches,	*idem.*	35	»	

Prix auxquels les Marchandises suivantes furent achetées à SURATE *en* 1787.

SAVOIR:

	Vissa. (1)	Quantité des raies dans la largeur.	Longueur en Guezes.	Prix de la Courge.	
				roup.	sous
Nécanias	10	de 59 à 60	18 à 19	61	
d°.	8	54 à 55	*idem.*	52	
Bajutapaux bleus	10	. . . .	23 à 24	71	
d°. *idem*	9	. . . .	*idem.*	67	
d°. rouges	10	. . . .	23 à 24	78	11
Chasselas	10	. . . .	*idem.*	78	3
d°.	9	. . . .	*idem.*	67	3
Guinguan, à raies de nouveau goût, belle qualité	. . .	. . . .	9 $\frac{1}{4}$	35	
d°. 2eme sorte	. . .	. . . .	*idem.*	22	4
d°. 3eme d°.	. . . .	. . . .	*idem.*	17	12
d°. rouge de Balcal	. . .	. . . .	*idem.*	18	8
Toiles bleues de Jambuser	. . .	. . . .	21 $\frac{1}{2}$	52	8
d°. de Barotsch, 1re qté.	. . .	. . . .	24	74	
Chites du Guzurat, 1 gueze $\frac{3}{4}$ largeur	. . .	. . . .	5 $\frac{7}{8}$	53	
d°. moins fines	. . .	. . . .	. . . .	44	

(1) Le vissa est composé de cent soixante fils de trame ; d'où il suit que plus il y a de vissa sur une largeur déterminée et plus la toile est fine.

	Prix de la Courge (roupies.)		
Mouchoirs communs de diverses qualités, mais beaucoup en rouge de 8 à la pièce, et 20 mouchoirs par courge,	5	à	6
d°. plus communs, *idem.*	4		8
Il y en a de plus beaux que l'on vend,	8		8
Tapis de lit, du Guzurat, grands et sans coutures,	76		»
d°. avec coutures,	36	à	39
d°. piqués,	105		
Gilets piqués, 1ere sorte,	35		
d°. 2eme *idem*,	20		
Solflis, se vendent par 2 pièces,	12		

Chaales, suivant la qualité; ils se vendent jusques à 1200 roupies la pièce.

Morfils ou dents d'Eléphant. On trouve quelquefois à acheter à Surate des bouts de dents d'Eléphant au prix de 12 à 14 roupies le man; ils se vendent à la Chine de 24 à 30 taëls le pic.

Coton en bourre, première qualité, de 85 à 90 roupies le candil de 21 mans de Surate, faisant 729 liv. $\frac{3}{4}$ marc.

Celui qui croit dans le territoire d'Amoudi, petit village à quelques lieues de Surate, est le plus beau et le plus estimé.

Le débouché de l'immense quantité de coton que produit le Guzurat, se fait par la mer Rouge, Mascate, Bassora, la côte de Coromandel, le Bengale, et sur-tout par la Chine, où il en passe tous les ans de cent à cent trente mille balles du poids d'environ 400 livres marc. (1)

(1) Voyez, aux articles Bombay, Pondichery et la Chine de cet ouvrage.

BAROTSCH.

BAROTSCH.

Ville très-considérable du Guzurat sur la rivière de Narbedals, à 12 lieues de son embouchure. Elle est très-célèbre par la richesse de son territoire et par l'abondance de ses manufactures. Les Anglais la prirent sur le Nabab en 1773, et la rendirent à la paix qu'ils conclurent avec les Marates le 17 mai 1782; mais une factorerie bien fortifiée qu'ils y ont conservée et dans laquelle ils entretiennent une forte garnison, leur donne à Barotsch la même prépondérance, que la possession de la citadelle de Surate leur assure dans cette dernière ville. Toujours dirigés par les mêmes principes, la violence et l'abus de leurs forces, ils suscitent souvent des entraves et des avanies, au nom du Nabab, aux agens des différentes nations Européennes, dans la vue d'éloigner des concurrens qui les priveraient de faire à eux seuls le commerce de cette importante ville; c'est à quoi il faut que ces agens fassent attention, afin d'éviter, autant que possible, les désagrémens auxquels la cupide jalousie des Anglais les expose.

Comme la ville de Barotsch n'est pas fréquentée par les navires Européens; que d'ailleurs elle ne se trouve éloignée que d'environ douze lieues au nord de Surate, elle verse dans ce marché la plus grande partie de ses productions, dont le transport se fait aisément par terre, parce qu'elles ont une grande valeur : c'est donc à Surate qu'on les achète; on les trouve aussi à Bombay, mais surchargés de plus de frais. On évite de les acheter de la seconde main, en allant les traiter soi-même à Barotsch; dans ce cas, il faut ajouter au prix d'achat les frais et les droits qu'on doit payer jusques à Surate.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

BLÉ. Le territoire de Barotsch en fournit d'abondantes récoltes.

COTON FILÉ. On file dans cette ville et dans les aldées (1) qui l'avoisinent, une très-grande quantité de cotons de différentes finesses. Une partie est employée sur les lieux à la fabrication des toiles et des mouchoirs dont il se fait un débit considérable; le restant est vendu en nature pour la Perse, la mer Rouge, le Bengale et divers autres lieux de l'Inde.

Je portai en France, en 1785, trente balles de ces cotons filés. La longueur des écheveaux fit un peu de tort à leur vente. Ils donnèrent néanmoins un assez joli bénéfice. Aujourd'hui que ces cotons sont plus connus, et que l'on a trouvé le moyen d'en dévider facilement les écheveaux, cet article peut être considéré comme très-convenable dans l'assortiment d'une cargaison, et doit donner du profit.

DOUTIS. Il se fabrique à Barotsch et dans les aldées de son territoire une très-grande quantité de toiles blanches que l'on nomme *Doutis.* Ces toiles, dont on fait diverses qualités pour la finesse, sont du prix de 40 à 180 roupies la courge; elles ont quatorze aunes françaises de long sur $\frac{3}{4}$ de large. Elles étaient peu connues en France avant l'année 1790. J'en portai à Ostende en 1789 une partie considérable qui donna une grosse perte. Depuis lors, celles du prix de 45 à 80 roupies la courge ayant été reconnues très-propres pour l'impression, ont donné de gros bénéfices.

---

(1) Villages.

Voici le détail des frais que font ces toiles à Barotsch, à Surate et à Bombay.

Frais à Barotsch.

Au Gouverneur du Château, 1 pour 100 sur le prix de l'évaluation, que l'on établit ordinairement à 10 pour 100 au-dessous du prix d'achat . . . . 1 p^{r} %

Courtage pris sur la valeur réelle .	1
Douane sur le prix de l'évaluation .	3
Malfetia sur le prix de l'évaluation .	$\frac{1}{2}$ p^{r} %
Au Canago (écrivain du Nabab) 5 pour 100 sur le montant des droits de douane.	
Aux Ecrivains de la douane, 6 anas pour chaque 100 roupies du montant des droits de douane.	
Emballage et façon, 5 roupies par balle.	
Transport par terre de Barotsch à Surate, 15 roupies 6 anas par balle composée de 15 courges ou 300 pièces.	
Ces trois derniers articles peuvent être évalués à.	2 $\frac{1}{2}$ p^{r} %
Commission à la personne chargée de l'achat, de la réception et de la vérification des marchandises à Barotsch	2 $\frac{2}{1}$
	10 $\frac{1}{2}$ p^{r} %

De l'autre part . . . . 10 $\frac{1}{2}$ pr %

Frais à SURATE.

Douane du Nabab	4 pr %	
Douane française portée à . . .	4	
Au Malfetia, pour le transport des balles de la douane du Nabab à la factorerie française, 2 roupies $\frac{1}{2}$ par balle.		8 $\frac{1}{4}$ pr %
Transport de la factorerie à la marine lors de l'embarquement, $\frac{3}{4}$ de roupie par balle.		
Ces deux derniers articles peuvent être évalués à.	$\frac{1}{4}$	

Frais à BOMBAY.

Douane avec déclaration pour le transit	3 $\frac{1}{4}$ pr %	
Assurances de sortie de Surate à Bombay.	$\frac{1}{2}$	
Fret de Surate à Bombay 3 roup. par balle.		4 $\frac{1}{4}$ pr %
Port au magasin et sur le quai, 1 roupie par balle,		
Ces deux derniers articles peuvent être évalués à	$\frac{1}{2}$	

Total des frais jusques à Bombay . . . . . 23 pr %

D'où il résulte que les frais à Barotsch sont de 10 $\frac{1}{2}$ pour %; ceux à Surate de 8 $\frac{1}{4}$; enfin ceux à Bombay de 4 $\frac{1}{4}$ pour %.

CAMBAYE.

CAMBAYE.

Ville considérable de l'Indoustan au Royaume du Guzurat, dont elle était autrefois la capitale. Elle est par 22ᵈ 24′ de latitude Nord et par 69ᵈ 12′ de longitude Orientale, à 16 lieues de Barotsch et à 30 de Surate.

Cette ville a fait un commerce considérable dans le tems qu'elle appartenait aux Portugais; mais depuis que ces premiers conquérans de l'Inde l'ont abandonnée, et sur-tout depuis que la mer s'en est éloignée et que les barques ne peuvent plus s'en approcher que de deux lieues, elle est devenue beaucoup moins florissante; cependant son commerce est considérable encore, et ne le cède qu'à celui de Surate. Les Anglais et les Hollandais y ont des factoreries. Les affaires y sont presque entièrement entre les mains des Banians, qui sont plus habiles que dans aucun autre lieu de l'Orient, mais aussi plus fourbes et plus trompeurs. Ils ont une grande connaissance des pierreries, dont ils font un grand trafic.

Cambaye fournit au commerce des toiles de coton très-fines, qu'on n'estime pas moins que celles de la Côte de Coromandel. Il y en a de communes rayées et à carreaux, dites toiles de Cambaye, dont il se fabrique des quantités immenses, et qui sont à l'usage du peuple. On les achète pour la traite des noirs qui se fait aux côtes de Mozambique et de Guinée. On y trouve beaucoup de coton filé et en bourre; de l'indigo; de grosses toiles dites canefasses, dont on fait des voiles de navires et des sacs; des étoffes de soie de plusieurs espèces; des couvertures de lit en soie et en coton; des ceintures; des écharpes qui servent de voile aux femmes; du borax; du cumin; du gingembre; des dents

d'éléphant ; du froment ; de l'orge et divers autres grains que son territoire produit en abondance.

Ses marchandises et ses denrées se transportent à Diu, à Surate, à Bombay, à Goa, à Cochin, à la côte de Coromandel, au Bengale, au Pegu, dans la Perse et dans la mer Rouge.

Il aborde tous les ans, à Cambaye, des bâtimens qui viennent de toutes les parties de l'Inde, de l'Arabie et du Golfe Persique. Ils y portent les productions de leur pays et chargent, en retour, des toiles dont ils ne peuvent se passer.

Cette ville consomme les mêmes marchandises de l'Europe que celles que reçoivent Bombay et Surate.

Monnaies. Les monnaies et les changes sont les mêmes à Cambaye qu'à Surate. (*Voyez l'article* SURATE.)

APRÈS avoir fait connaître les villes de la côte de Malabar qui offrent des marchés avantageux aux Européens, les diverses marchandises que l'on peut y acheter, celles qu'il convient de leur porter, les prix auxquels on peut vendre les unes et acheter les autres ; je vais présenter les plans des diverses sortes d'expédition que l'on peut faire dans cette partie de la presqu'isle de l'Inde.

Je donne ces plans séparés les uns des autres, comme si ces diverses opérations n'avaient rien de commun ; chacun d'eux est accompagné des comptes qui en établissent les résultats : on conçoit néanmoins qu'ils peuvent être combinés ensemble et que les cargaisons en retour peuvent être assorties de manière à donner différens bénéfices ; c'est aux armateurs à se décider par eux-mêmes, et suivant les circonstances, soit pour l'une des trois expéditions, soit pour leurs diverses combinaisons.

PREMIER PROJET.

PLAN de l'expédition d'un navire de 6 à 700 tonneaux, partant d'un port de France pour aller acheter, à la côte de Malabar, une cargaison partie en poivre et partie en toileries diverses du Guzurat.

J'ai déjà dit que l'époque la plus favorable pour le départ de l'Europe, était vers le 10 ventôse (premiers jours de mars) à cause des vents de l'ouest nord-ouest au sud-ouest que l'on rencontre toujours dans les mois de floréal, prairial, messidor et thermidor, (mai, juin, juillet et août) sur les parages du Cap de Bonne Espérance; de même que la mousson de l'ouest qui règne au nord de la ligne jusques au 20 vendémiaire (12 octobre) et qui assure de courtes traversées. Cependant il suffirait de partir, pour le voyage proposé, du 20 au 25 germinal (du 10 au 15 avril;) voici les raisons de ce retard :

On ne peut aborder sans danger à la côte de Malabar avant le 20 brumaire (10 novembre), d'où il résulte qu'un navire qui partirait pour cette Côte à l'époque ordinaire, y serait rendu trop tôt, et serait obligé d'aller passer inutilement deux mois et demi dans la rade de Pondichery pour attendre le renversement de la mousson du nord-est. Un séjour aussi long prolongerait d'autant la campagne, et constituerait dans des frais qu'il faut éviter. Il suffit, pour le voyage proposé, que le navire quitte les ports de France vers le 25 germinal (15 avril) pour se rendre à droiture à Pondichery où il arrivera vers le 20 fructidor (10 septembre.)

C'est-là qu'il attendra la saison favorable pour se rendre au lieu de sa destination ; mais pour tirer parti de cette relâche, on fera convertir à Pondichery 70000 piastres gourdes en roupies, au change de 213 roupies ½ pour 100 piastres, ce qui donnera

149450 roupies, et conséquemment un bénéfice de 6650 roupies sur le change de ces mêmes piastres à Mahé. (1) Ce bénéfice ne doit pas être négligé; il indemnise d'une partie des frais de séjour. On peut encore acheter, dans cette ville, pour vingt mille roup. de toiles de demi-guinées bleues qui, vendues à Mahé et Tallichery, donneront un bénéfice de 20 à 25 pour 100. Ces petits profits contribuent au succès du voyage.

Le vaisseau quittera la rade de Pondichery vers le 20 vendémiaire (12 octobre) pour se rendre à la côte de Malabar. Comme elle ne peut être fréquentée sans danger que jusques au 15 floréal (5 mai), il faut que celui qui sera chargé de la gestion presse ses opérations pour qu'elles soient terminées à l'époque convenable pour le départ. Ainsi, sans s'arrêter à Travancour, ni à Cochin, dans l'espoir d'y vendre quelques marchandises (ce qui ne peut convenir dans le cas actuel) il continuera sa route jusqu'à Mahé où il laissera tomber l'ancre. Comme il arrivera des premiers, il pourra traiter plus aisément des achats de poivre qui lui sont nécessaires, et qui devront lui être livrés après la récolte qui n'a lieu qu'en nivôse et pluviôse, (janvier et février.)

J'indique, aux articles Mahé et Talichery, les moyens que l'on doit employer pour se procurer des parties assez considérables de cette épicerie. On s'abouchera en conséquence avec l'agent du Gouverneur de Talichery pour traiter des quantités qu'il s'engagera à fournir; on prendra les mesures de sureté que la prudence exige, telle que l'intervention du Gouverneur, si la chose est possible, et un dédit de 30 à 40 roup. par candil, qui viendrait à manquer lors de la livraison sur la quantité stipulée dans le contrat. Pour le faciliter dans ses achats, on conviendra d'une avance de 15 à 20 mille roupies que l'on compensera avec ses fournitures.

On pourra aussi traiter, aux mêmes conditions, avec quelques-

(1) Voyez à l'article Mahé.

uns

uns des marchands Gentils établis à Mahé, qui font, dans certaines occasions, des livraisons importantes.

Pour assurer l'exécution des marchés, on laissera à Mahé, un officier intelligent et sûr, avec l'argent nécessaire pour les payemens; il fera emmagasiner le poivre lors de la réception.

On peut vendre à Mahé, ou donner en payement de ses achats, quelques marchandises d'Europe, mais il faut ne les débarquer que lorsqu'elles sont vendues, parce que si elles étaient mises à terre et le navire parti, les acheteurs s'en prévaudraient pour les obtenir à plus bas prix.

Le marché du poivre conclu, le navire fera route pour se rendre directemant à Surate où l'on vendra la cargaison d'Europe, et où l'on achetera les toiles *doutis* de Baroche dans la qualité convenable pour l'impression en France. On achetera également les toiles à carreaux et les mouchoirs propres à la traite des nègres, de même que les cotons filés pour l'assortiment de la cargaison.

On opérera à Surate de manière à ce qu'on puisse être de retour dans la rade de Mahé au plus tard le 20 germinal (15 avril), afin d'embarquer le poivre avant le 15 floréal (5 mai), époque à laquelle il faut quitter la côte de Malabar pour éviter les mauvais tems qui la rendent dangereuse.

Le navire ainsi chargé, fera route pour retourner en Europe. (1)

---

(1) En quittant la côte de Malabar du 10 au 15 floréal (5 mai), on ne doit pas se flatter de se rendre à droiture en Europe, et de doubler le Cap de Bonne Espérance dans les mois de prairial, messidor et thermidor (juin, juillet et août.) La prudence exige que l'on relâche à l'Isle de France, afin d'éviter les effets des vents contraires qui règnent alors dans les parages du Cap et qui sont dans leur plus grande force.

Pendant les divers séjours que j'ai faits à l'Isle de France, j'ai vu arriver plusieurs vaisseaux, lesquels pour avoir tenté le passage dans cette saison, avaient été contraints de retourner dans cette Isle démâtés de tous mâts, et avaient

COMPTE par apperçu de l'expédition proposée.

Achat du corps du vaisseau, son armement, avitaillement, avances à l'équipage, etc.		200000 fr.
(1) CARGAISON.		
Fer	60000 fr.	
Cuivre de diverses qualités	100000	
Plomb en saumons	10000	
Cloux divers	10000	
	180000 fr.	200000 fr.

souffert des avaries dans leur cargaison, qui ruinaient leur voyage. Il en est quelques-uns qu'un heureux hasard avait favorisé dans cette tentative; mais les Capitaines n'en étaient pas pour cela moins exempts du reproche d'imprudence: en effet, les dangers auxquels on s'expose, sont beaucoup plus grands que les avantages que procure la réussite. Un homme prudent, qui conduit une riche cargaison en Europe, ne doit pas exposer ses armateurs au danger de perdre le fruit d'une expédition importante. Pour éviter une semblable catastrophe, il s'arrêtera à l'Isle de France jusques aux derniers jours de thermidor (15 août.) Cette sage précaution n'allongera sa campagne que de trente à quarante jours, mais elle assurera les avantages précieux que l'on a droit d'en attendre.

(1) En ne désignant ici que la valeur de chaque article de la cargaison, je dois prévenir qu'il est sous-entendu que les quantités seront relatives à celles que l'on obtenait autrefois pour de pareilles sommes; on ferait une étrange erreur de supposer que les marchandises d'Europe donneraient dans l'Inde le bénéfice ordinaire, si elles se trouvaient fortement augmentées en France sur les prix qu'elles valent dans le tems d'abondance et le bon marché que procure une paix affermie.

Ci-contre.....	180000 fr.	200000 fr.
Acier..........................	10000	
Cordages de chanvre................	20000	
Ancres pour navires................	10000	
Grapins pour bateaux...............	6000	
Canons assortis dans les calibres convenables.........................	6000	
Boulets..........................	1500	
Cochenille........................	20000	
Safran du Gâtinois..................	4000	
Papier commun....................	12000	
Velours..........................	6000	
Draps de Carcassonne...............	40000	
Corail...........................	30000	
Vin rouge clarifié, en barriques de 30 veltes.........................	8000	
D°. fin en bouteilles à long bouchon...	12000	
Eau-de-vie de vin..................	10000	
Eau-de-vie de genièvre..............	10000	
	385500 fr.	910500 fr.
100 mille piastres à 5 ₶ 25 c. chaque...	525000	
		1110500 fr.

FRAIS.

Commission à 2 pour 100 sur 585500 fr. montant de la valeur du vaisseau et

Ci-derrière............		1110500 fr.
des marchandises qui composent sa cargaison........................	11710 fr.	
Idem, à 1 pour 100 sur 525000 fr., montant des piastres..................	5250	21960 fr.
Magasinage, port des marchandises et menus frais.....................	5000	
Montant de l'entière mise dehors................		1132460 fr.

Vente dans l'Inde.

Les marchandises d'Europe qui composent la cargaison, se montent avec les frais à................	402210 fr.
Dans une circonstance ordinaire, elles doivent donner à la vente, à la côte de Malabar et à Surate, un bénéfice net de 30 pour 100, ci...........	120663
Produit net.............	522873 fr.

Lesquels 522873 francs, réduits en roupies, à raison de 2 francs 50 c., font............	209145 roupies.
100 mille piastres au change de 210 roupies pour 100 piastres............................	210000
	419145 roupies.

Sur

Ci-contre...............	419145 roupies.
Sur quoi il faut déduire les dépenses faites pendant le séjour du navire dans l'Inde, évaluées à...	12000
(1) Reste à employer..............	407145 roupies.

Achats dans l'INDE.

1200 candils de poivre, à 150 roupies le candil de 600 livres marc........................	186000 roupies.
En diverses toileries et cotons filés de Cambaye, Barotsch et Surate........................	204100
	384100 roupies.
Commission au Subrécargue pour la vente et les achats, à 6 pour 100......................	23045
Somme égale au produit net de la vente de la cargaison dans l'Inde......................	407145 roupies.

(1) Je ne porte pas ici en ligne de compte, les 6650 roupies provenant du change plus avantageux sur les 70 mille piastres converties en roupies à Pondichery, ni le bénéfice à espérer sur l'achat des toiles de demi-guinées bleues fait dans cette ville et vendues à Mahé ; ce sera un surcroit de bénéfice à ajouter au résultat que présente l'expédition.

Vente en Europe de la cargaison apportée de l'Inde.

1200 candils de poivre, faisant 7200 quintaux poids de marc, réduits à 6624 quintaux à cause du déchet estimé à 8 pour 100, à 140 fr. le quintal.......		927360 fr.
Toileries et cotons filés de Surate, se montant à l'achat 204100 roupies qui, à 2 fr. 50 c. la roupie, font........	510250 fr.	867425
Ces marchandises donnent ordinairement à la vente en France, un bénéfice au moins de 70 pour 100, ci..........	357175	
La valeur du corps du vaisseau, ses agrès et apparaux, au retour de la campagne..............		100000
Produit brut..............................		1894785 fr.

Frais à déduire.

Assurances d'entrée et sortie de l'Inde, à 9 pour 100 sur 1400 mille francs..	126000 fr.	222696
Commission de vente en Europe, à 2 pour 100 sur 1894785 fr...........	37896	
17 mois de salaires à payer à l'équipage au désarmement, à 2400 fr. par mois.	40800	
Gratification à l'état-major...........	18000	
		1672089 fr.

Ci-contre....................	1672089 fr.
Sur quoi déduire le montant de la mise dehors lors de l'armement..............................	1132460
Bénéfice net résultant du voyage..............	539629 fr.

Ce qui donne 47 $\frac{1}{2}$ pour 100 dans l'espace de 20 mois, ou 28 $\frac{1}{2}$ pour 100 par an.

SECOND PROJET.

Le second plan d'expédition a pour objet principal l'achat d'une cargaison de poivre pour l'Europe. La marche de celle-ci est en tout semblable à la première, quant à l'époque du départ, à la route à suivre, à l'échange des piastres à Pondichery, à l'arrivée à la côte de Malabar; mais les opérations diffèrent à raison du but que l'on se propose.

Ici le fond de la cargaison que l'on doit apporter en Europe est en poivre; on n'y joint, comme article d'assortiment, que quelques toiles et des mouchoirs communs du Travancour, de la canelle, du safran d'inde ou terramerita, du tamarin, etc. On doit donc visiter, par préférence, les parties de la côte où l'on trouve le poivre avec le plus d'abondance; on abordera, par cette raison, dans la rade de Pontaura, parce que le Travancour en recueille de grandes quantités. (1)

Si le Roi du pays s'oblige à fournir, à prix convenable, celle dont on a besoin, de même qu'à recevoir les marchandises d'Europe avec un bénéfice raisonnable, (2) on bornera là son voyage.

---

(1) Voyez l'article Travancour.

(2) Il faut observer que la plupart des navires destinés pour la côte de Malabar, ne la remontent que jusques à Goa, d'où il suit que les princi-

Dans le cas contraire, on visitera les villes de Cochin, Calicut, Mahé, Talichery, Cananor et même jusques à Mangalor. On laissera seulement un officier à Mahé, avec les fonds nécessaires pour surveiller l'exécution des traités plus ou moins considérables, que l'on trouve toujours à y faire.

En mettant de la célérité dans les opérations, on doit être en état de quitter la côte de Malabar vers le 15 ventôse (5 mars.) A cette époque on doit faire route pour le Cap de Bonne-Espérance, que l'on doublera dans les premiers jours de floréal (fin avril) et conséquemment avant le retour des vents contraires. On abrégera le voyage, par ce moyen, de près de quatre mois, et l'on atterrera en Europe dans la plus belle saison de l'année, ce qui est toujours avantageux pour la sureté de la navigation.

COMPTE par apperçu d'une expédition pour la Côte de MALABAR, laquelle a pour objet la traite d'un chargement en poivre pour porter en Europe.

Achat du corps du vaisseau et de son armement...		200000 fr.

CARGAISON pour la Côte de MALABAR.

Fer................................	40000 fr.	
Cuivre, de diverses qualités..........	60000	
Plomb en saumons..................	6000	
	106000 fr.	200000 fr.

pales villes du Sud de la côte, se trouvent toujours plus approvisionnées de marchandises Européennes, que les autres ; on ne doit donc pas s'attendre à les vendre aussi avantageusement qu'à Bombay et à Surate ; et l'on aurait tort d'exiger, dans le Travancour, des prix que l'on ne pourrait obtenir que dans des marchés moins pourvus.

Cloux

Ci-contre	106000 fr.	200000 fr.
Cloux de diverses qualités..........	6000	
Acier..........................	6000	
Ancres et Grapins................	6000	
Papier commun	10000	
Draps de Carcassonne, dans l'assortiment convenable.	25000	
Corail.	20000	
Vin rouge clarifié, en barriques de 30 veltes.	5000	
Vin vieux en bouteilles, et à longs bouchons	12000	
Safran du Gâtinois.	4000	
	200000 fr.	
80 mille piastres gourdes à 5 fr. 25 c. chaque..	420000	
		620000
		820000 fr.

FRAIS.

Commission à 2 pour 100 sur 400 mille fr. montant du vaisseau et des marchandises qui composent sa cargaison . .	8000 fr.	
Idem, à 1 pour 100 sur le montant des		
	8000 fr.	820000 fr.

ci-derrière		820000 fr.
Ci-derrière	8000 fr.	16200 fr.
piastres	4200	
Magasinage, port des marchandises en magasin, et menus frais à l'armement	4000	
Montant de la mise dehors		836200 fr.

Vente à la Côte de MALABAR.

Les marchandises d'Europe qui composent la cargaison se montent à . .	200000 fr.	
La vente étant faite au bas de la côte de Malabar, on ne doit espérer qu'un bénéfice net de 20 pour 100. . . .	40000	
	240000 fr.	
Lesquels 240000 francs réduits en roupies, à raison de 2 fr. 50 c. la roupie, font		96000 roupies.
80 mille piastres échangées à Pondichery, à 213 roupies ½ pour 100 piastres.		170800
		266800 roupies.
Sur quoi il faut déduire les dépenses faites pendant le séjour du navire dans l'Inde, évaluées à.		10000
Il reste à employer dans l'Inde		256800 roupies.

Achats à la Côte de MALABAR.

1300 candils de poivre à 150 roupies le candil,	195000 roupies.
Toiles et mouchoirs communs du Travancour, cannelle, terramerita, tamarin, etc. . . .	47265
	242265 roupies.
Commission du Subrécargue pour la vente et les achats, à 6 pour 100.	14535
Somme égale au produit de la cargaison . . .	256800 roupies.

Vente en EUROPE de la cargaison de l'INDE.

1300 candils de poivre à 600 liv. marc, font	7800 q^taux	
A déduire pour le déchet, estimé à 8 pour 100	624	
Reste.	7176 q^taux	
Lesquels à 140 fr. le quintal font		1004640 fr.
Toileries, mouchoirs, canelle, etc. s'élevant, prix d'achat dans l'Inde, à 47265 roupies, faisant	118162 fr.	200875
Bénéfice présumé à 70 pour 100. . .	82713	
Le corps du vaisseau, ses agrès et apparaux au retour du voyage		100000
Produit brut		1305515 fr.

Ci-derrière . . . . 1305515 fr.

Frais à déduire.

Assurances d'entrée et de sortie de l'Inde sur un million, à 9 pour 100.	90000 fr.	
Commission de vente en Europe à 2 pour 100 sur 1205515 fr., produit brut de la cargaison en retour. . .	24110	163310
Gratification à l'état-major	18000	
13 mois de salaires à l'équipage qui en aurait reçu trois d'avance lors de l'armement, à 2400 fr. par mois .	31200	

Produit net . . . . 1142205 fr.

Sur quoi il faut déduire le montant de la mise dehors au départ d'Europe 836200

Bénéfice net résultant du voyage 306005

Ce qui donne 36 $\frac{1}{2}$ pour 100 net, dans l'espace de 16 mois, ou 27 $\frac{1}{2}$ pour 100 par an.

Troisième

TROISIÈME PROJET.

Il est une troisième sorte d'expédition à faire à la côte de Malabar, qui est plus simple que les deux premières, qui exige une mise dehors moins considérable, et qui offre de bien plus grands bénéfices. Elle a pour but de porter en Europe une cargaison de coton en bourre avec des toiles dites *Doutis.* (1)

J'ai fait remarquer combien le Guzurat est abondant en coton, il semble que cette précieuse production soit une source inépuisable de profits. En effet, elle se vend avec un grand avantage par-tout où on la transporte, et quoiqu'il s'en exporte des quantités immenses, le prix d'achat en est toujours modéré; ce qui prouve que cette partie de l'Inde en est, pour ainsi dire, inépuisable.

Il est aisé de juger que du coton acheté à Surate à 13 roupies le quintal poids de marc, c'est-à-dire 32 francs 50 c^mes^, doit donner un grand bénéfice en France, où c'est peu l'estimer en ne lui attribuant qu'une valeur de un franc la livre, même poids.

On conçoit aussi qu'une cargaison composée d'une marchandise de si peu de valeur, ne saurait employer beaucoup de fonds: de là vient le peu de déboursé qu'une semblable opération exige.

Cependant son résultat est le plus profitable de toutes celles que l'on peut faire dans l'Inde, puisqu'il présente un bénéfice net de 85 pour 100 dans une campagne de 15 à 16 mois, ce qui

(1) Les courts intervalles de la liberté du commerce des Indes en France, n'ont pas permis à nos armateurs de combiner toutes les sortes de spéculations que l'Asie leur offrait. Le coton en bourre n'a point encore attiré leur attention, malgré les profits considérables qu'il présente. Je leur indique ici l'une des plus utiles expéditions qu'ils puissent faire à la côte de Malabar.

donne 5 $\frac{1}{4}$ pour 100 par mois ; avantage qui ne peut être égalé que par le commerce d'Inde en Inde.

Les toiles *doutis*, qui se fabriquent dans le Guzurat, offrent aussi un bénéfice important ; il est moindre, sans doute, que celui que donne le coton, mais il l'emporte encore sur presque tous les articles de l'Inde, et forme un objet d'assortiment d'autant plus avantageux, que l'on peut en porter des quantités considérables sans occuper beaucoup d'encombrement. Il en est de même du coton filé, dont on prendra une petite partie comme assortiment.

Tout semble favoriser ce genre d'expédition. La côte de Malabar, inabordable par tout ailleurs pendant la mousson du sud-ouest, ne présente aucune difficulté lorsqu'on veut aller à Bombay. Le précieux port de cette ville offre aux vaisseaux Européens un abri assuré contre les dangers infaillibles qu'ils trouveraient, pendant cette saison, dans les rades du reste de la côte ; et sa proximité de Surate, où l'opération projettée doit se traiter, permet au subrécargue de s'y rendre par terre, pendant que le navire est en sureté dans le port de Bombay.

Voici la marche de cette campagne : le vaisseau partira des ports de France dans les premiers jours de floréal (20 avril) et fera route à droiture pour Bombay, où il abordera dans les premiers jours de vendémiaire (25 septembre.) On se dirigera, pour la navigation, suivant les instructions de feu Daprés de Manevillete.

Arrivé à Bombay, le Subrécargue, après avoir pris tous les renseignemens commerciaux relatifs à l'opération importante dont il sera chargé, se rendra par terre à Surate (1) où il s'occupera de la vente des marchandises d'Europe, pour les livrer à

(1) Pour faire ce voyage avec sureté, il faut être muni de passe-ports visés par le Gouverneur de Bombay ; sans cette précaution, on pourrait éprouver des désagrémens de la part des Marates, qui sont les maîtres du pays.

l'époque où la saison permettra au navire de se rendre dans la rade de Surate, c'est-à-dire du 15 au 20 frimaire (10 décembre.) Il contractera, en même tems, pour l'achat du coton en bourre, pour celui filé et pour les toiles de *doutis* qui formeront sa cargaison de retour.

Le navire quittera le port de Bombay, le 10 frimaire (1er décembre) pour se rendre à Surate. Il y débarquera sa cargaison et chargera les marchandises achetées pour son retour en France. Il quittera cette rade dans les premiers jours de ventôse (20 février) pour faire route vers le Cap de Bonne Espérance qu'il doublera sans danger dans les derniers jours de germinal (20 avril) et il arrivera en France vers la fin de messidor (20 juillet.)

COMPTE par apperçu d'une expédition avec destination pour SURATE, ayant pour objet la traite d'un chargement de cotons en bourre et filés et de toiles dites doutis *de Barotsch.*

Le corps du navire, de la portée de 700 tonneaux, ses agrès, apparaux, provisions, salaires aux équipages et dernières expéditions . . . . 200000 fr.

Sa cargaison assortie en fer, acier, grappins et ancres pour navires, canons et boulets dans les calibres d'une à six livres, safran, cochenille, corail, draps, vins en bouteilles et eau-de-vie, ci	300000 fr.	459000 fr.
30 mille piastres gourdes à 5 fr. 30 c. la piastre.	159000	
		659000 fr.

Ci-derrière	659000 fr.
Commission à l'armement, à 2 pour 100	13180
Montant de la mise dehors	672180 fr.

Vente à SURATE.

Les divers objets qui composeraient la cargaison d'entrée à Surate, donneraient un bénéfice net de 25 pour 100, et produiraient 375000 fr. qui, à raison de 2 fr. 50 c. la roupie, font,	150000 roupies.
30 mille piastres, à 210 roupies de Surate pour 100 piastres.	63000
	213000 roupies.
Sur quoi déduire les dépenses de séjour dans l'Inde et d'avitaillement pour le retour . .	12000
Produit de la cargaison.	201000 roupies.

Achats à SURATE.

9000 quintaux de coton en bourre, à 13 roupies le quintal.	117000 roupies.
28000 pièces toiles *doutis*, à 45 roupies la courge de 20 pièces.	63000
En coton filé	9700
	189700 roupies.

Commission

Ci-contre		189700 roupies.
Commission au Subrécargue pour les ventes et les achats, à 6 pour 100		11382
Somme égale au produit de la cargaison (1)		201082 roupies

Vente en EUROPE.

9000 quintaux de coton, à 100 fr. le quintal poids de marc.		900000 fr.
28000 pièces *doutis*, à 12 fr. la pièce		336000
Coton filé		50000
Le corps du vaisseau, ses agrès et apparaux au retour du voyage		100000
		1386000 fr.

FRAIS à déduire.

Assurances d'entrée et sortie de l'Inde sur 800 mille francs, à 9 pour 100 .	72000 fr.	
12 mois de salaires à l'équipage au désarmement, à 2000 fr. par mois . .	24000	
	96000 fr.	1386000 fr.

(1) On pourrait ajouter à cette cargaison, suivant la convenance, pour 30 à 40 mille roupies de toiles bleues et à carreaux de Cambaye, propres pour la traite des noirs à la côte d'Afrique.

Ci-derrière		1386000 fr.
Ci-derrière	96000 fr.	
Gratification à l'état-major	15000	
Frais pour débarquer la cargaison, magasinage et port	8000	144720
Commission de vente à 2 pour 100 sur 1286000 francs, produit brut de la cargaison en Europe, ci	25720	
Produit net		1241280
Sur quoi il faut déduire le montant de la mise dehors		672180
Bénéfice net résultant du voyage		569100

Ce qui donne 85 pour 100 dans l'espace de 16 mois, ou 63 pour cent par an.



CHAPITRE IV.

CEYLAN.

ISLE considérable au sud de la presqu'isle de l'Inde, dont elle n'est séparée que par un bras de mer où va se terminer le golfe de Manar. Elle a 80 lieues de long depuis la pointe de Dondre, dans la partie du sud, jusques à celle de Pedro au nord, c'est-à-dire, depuis le 5^d 50′ jusqu'au 9^d 53′ de latitude septentrionale; elle a 46 lieues dans sa plus grande largeur, et près de 300 lieues de tour.

Les Portugais découvrirent Ceylan en 1506, mais ils ne purent s'établir que sur les côtes. Il ne leur fut jamais possible de pénétrer dans l'intérieur du pays ; ils jouirent seuls, pendant plus d'un siècle, du commerce de la canelle, qui rend cette isle si fameuse ; mais les Hollandais commencèrent à s'y faire connaître en 1602 ; ils s'emparèrent ensuite de la pointe de Galle et successivement de tous les autres forts et chassèrent enfin les Portugais, en 1657, par la prise de Colombe, la plus forte des villes qu'ils eussent dans l'isle.

Cette dernière conquête fut faite avec le secours du Roi de Candi. L'une des clauses du traité portait que la place lui serait remise, mais les Hollandais crurent plus convenable à leurs intérêts de la garder. Ce manque de foi les brouilla bientôt avec leurs alliés ; depuis ce tems, la mésintelligence qui a toujours régné entre le Souverain de Ceylan et la Compagnie Hollandaise, a souvent occasionné des guerres qui ont troublé le pays et qui se

sont presque toujours terminées à l'avantage de la Compagnie. Elles n'ont pas peu contribué à perpétuer l'ancienne haine que la nation Chingalaise conserve contre les Hollandais.

Il ne faut que considérer la position de l'isle de Ceylan pour sentir de quel avantage est sa possession. Placée à l'extrêmité de la presqu'isle, elle commande aux côtes de Malabar et de Coromandel, et peut devenir l'entrepôt de tout le commerce de l'Inde, sur-tout au moyen du vaste port de Trinquemalay qu'elle renferme, le seul qu'il y ait sur les deux côtes, si l'on en excepte celui de Bombay qui ne peut lui être comparé.

Tout semblait donc devoir assurer aux Hollandais la domination de l'Inde par la possession de Ceylan. Ils ont négligé de fortifier le port précieux qui pouvait mettre une marine formidable en sureté et dont la nature avait rendu la défense facile ; ils ont constamment opprimé les habitans de cette isle par un régime tyrannique qui enchaînait leur industrie et paralysait leurs moyens; ils n'ont vu que le commerce exclusif de la canelle, et se sont plutôt comportés en marchands, qu'en politiques habiles qui cherchent à établir une grande puissance. Disons-le encore une fois: la Hollande n'a recueilli d'autres fruits de Ceylan que ceux que le monopole produira toujours, mais non ceux qu'un gouvernement éclairé sur ses vrais intérêts pouvait retirer de la possession la plus précieuse.

L'isle de Ceylan est très-fertile; elle produit d'excellens pâturages; du riz et divers autres grains; du poivre; du tamarin; du gingembre; du tabac; du cardamome; des noix d'arec; des cocos; de la cire; du souffre; du café; de l'ivoire; la meilleure canelle connue, et des racines pour les teinturiers; on y trouve plusieurs pierres précieuses. C'est sur la côte septentrionale et sur celle de la pêcherie qui en est voisine, que se fait la pêche des perles, la plus abondante de l'Orient. Elle fournit encore un grand nom-

bre

bre d'éléphans de la plus belle espèce, qui sont employés dans les armées des puissances Indiennes.

Avec autant de moyens de prospérité, les ressources commerciales que l'isle de Ceylan offre aux étrangers se bornent à très-peu de choses, vu les prix excessifs auxquels la Compagnie avait tarifé ses épiceries; prix qui donnaient une perte assurée en les introduisant en Europe, et qui ne laissaient dans l'Inde et à la Chine qu'un bénéfice de 25 pour 100 au plus. La surveillance extraordinaire que les préposés de la Compagnie faisaient exercer sur les navires étrangers, ne contribuait pas peu aussi à les éloigner d'un marché qui leur présentait une inquisition rigoureuse et nulle affaire avantageuse. (1)

TRINQUEMALAY.

Cet endroit n'est célèbre que par son port, qui est l'un des plus beaux du monde; il ne laisse rien à désirer pour la sureté des plus grandes flottes, de quelque nombre de vaisseaux qu'elles soient composées. Il offre toutes les commodités que l'on peut désirer pour toutes les sortes de réparations et de radoubs; on y trouve aussi de très-bonne eau en grande abondance.

La ville est très-petite; sa population s'élève tout au plus à six mille ames. Elle se trouve dans le fond du port du côté du nord-est; elle est située sur un plat pays couvert de cocotiers, qui n'a pas plus d'un quart de lieue de large et qui aboutit à la mer du golfe de Bengale; là se trouve un promontoire assez élevé, sur

(1) Par une suite du traité d'Amiens, l'isle de Ceylan est demeurée au pouvoir des Anglais. Le tems fera connaître si la domination de cette dernière puissance sera plus favorable à la prospérité de cette isle.

lequel il y a un fort qu'on nomme le Grand Fort, lequel est dominé par un plus petit appellé le Fort Carré; ils sont garnis de quelques pièces de canons. C'est dans le premier que se trouvent les magasins de la Compagnie qui contiennent les munitions de guerre et les approvisionnemens nécessaires à la faible garnison qu'elle y entretient.

Les habitans de Trinquemalay ne font d'autre commerce que celui des produits de leurs terres; ils fabriquent quelques grosses toiles qui servent à leur usage.

Les marais qui avoisinent la ville, en rendent le climat mal sain, sur-tout pendant les chaleurs excessives que l'on éprouve dans la saison de la mousson de l'ouest. C'est peut-être cette raison qui avait fait négliger de fortifier cette place importante; cet inconvénient était facile à détruire : on pouvait aisément dessécher ces marais, et les Hollandais sont moins excusables à ce égard que toute autre nation.

COLOMBE.

Ville assez considérable, entourée d'un rempart et d'un grand fossé plein d'eau ; elle est le chef-lieu des établissemens de la Compagnie. Comme elle n'a point de port, on ne peut fréquenter sa rade sans danger que lorsque la mousson du nord-est est bien établie. (1)

(1) Le coup de vent dont j'ai parlé dans la note de la page 113 et qui fit périr dans la rade de Talichery, le 3 novembre 1783, le vaisseau que montait le Vice-Amiral Hugues, fit naufrager, à Colombe, un vaisseau de la Compagnie Hollandaise venant de Batavia. Quatre ancres qu'il avait à la mer

Le gouvernement de Batavia expédie, tous les ans, deux vaisseaux de la Compagnie pour porter à Ceylan et à la côte de Malabar un chargement en sucre, girofle, noix muscades, macis et calin; celui destiné pour Ceylan aborde ordinairement à Colombe dans les premiers jours du mois de brumaire (novembre.) Il y débarque son chargement, et en prend un autre en poivre et en canelle. Il se rend ensuite au Cap de Bonne Espérance où se réunissent, tous les ans, les vaisseaux de la Compagnie Hollandaise d'où ils partent en convoi pour se rendre en Europe.

Si les navires étrangers n'étaient pas obligés de cotoyer de très-près l'isle de Ceylan jusques au nord de Colombe, pour se rendre, lors de la mousson de nord-est, à la côte de Malabar, bien peu de ces navires s'arrêteraient à Colombe pour les raisons déjà données. On peut cependant y vendre, par occasion, quelques marchandises de l'Europe, et y faire quelques achats, soit en productions du pays, soit en celles qui y sont importées.

Marchandises d'Exportation.

Noix d'Arec. Il se fait, tous les ans, à Ceylan une récolte

---

ne purent empêcher ce malheureux événement. Son équipage composé, en grande partie, de matelots Chinois, périt presque en totalité.

Un vaisseau de la Compagnie Anglaise venant du Bengale, se trouvant, à cette époque, à l'est de Ceylan, fut démâté de tous ses mâts et perdit son gouvernail.

J'étais mouillé alors, dans la rade de Galle avec le vaisseau le S^t^. Charles que je commandais. Un vaisseau de la compagnie Hollandaise, un navire anglais et un danois y étaient également mouillés. Mes ancres tinrent bon. J'en fus quitte pour la perte de la patte de l'une d'elles; ce que j'attribue à ce qu'elle pouvait avoir accroché quelqu'une des ancres perdues dans cette rade, qui en est remplie. Le vaisseau hollandais resista comme moi, mais l'anglais et le danois cassèrent leurs cables et prirent le large.

considérable de ces noix, qui sont le fruit d'un arbre qui ressemble beaucoup au palmier. Elles sont pleines, très-dures, pesantes et de la grosseur d'une grosse noisette. Elles se vendent à une mesure nommée *lamonon*, qui contient environ 24000 de ces noix et qui pèse de 130 à 135 livres poids de marc.

Elles servent de mordant à certaines teintures, mais leur grande consommation vient essentiellement de l'usage qu'en font les Indiens, qui les coupent à petits morceaux et les mâchent après les avoir recouvertes de feuilles de bétel. Ce goût général chez les Asiatiques pour mâcher sans cesse le bétel, procure une grande consommation aux noix d'arec qui sont très-recherchées dans toute l'Inde.

Arack. J'ai déjà dit, à l'article Goa, que l'arack est une liqueur spiritueuse qui se fait avec le suc du cocotier. Elle se vend ordinairement à Colombe de 28 à 30 piastres gourdes la légre, futaille qui contient 70 veltes.

Epiceries.

Girofle, 3 roupies $\frac{1}{2}$ la livre marc.
Canelle, 3 roupies, *idem.*
Muscades, 2 roupies $\frac{1}{5}$, *idem.*
Macis, 2 roupies $\frac{1}{2}$, *idem.*

Ces prix sont fixés par la Compagnie.

Marchandises de Batavia.

En novembre 1783, j'achetai à Colombe 110 canastres de sucre en poudre pesant 430 pics, à 12 roupies le pic de 125 livres marc.

Et 100 canastres de sucre candi pesant 95 pics, à 24 roupies.

Quinze

Quinze jours après je vendis, à Calicut, le sucre en poudre à 17 roupies le pic, et le candi à 28 $\frac{1}{2}$.

Marchandises de HOLLANDE *achetées à la même époque.*

60 caisses, eau-de-vie de genièvre, contenant douze grands flacons chaque, à 60 roup. la caisse. Je les vendis 72 roup. à Bombay.

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

On peut vendre, à Colombe;
Du vin, en barriques.
d°. vieux, en bouteilles de pinte et à longs bouchons.
De l'eau-de-vie.
De la liqueur de genièvre en canevetes de 12 flacons.
Quelques marchandises de modes, et des vêtemens pour hommes.
De l'acier, du fer, du plomb, du cuivre, des ancres pour navires, des grapins pour les bateaux et des cordages de chanvre, mais en petite quantité.

MONNAIES.

Roupies. Celles des différentes parties de l'Inde ont cours à Ceylan; elles y passent également pour 5 scallins ou 30 s. d'Hollande.

Celles qui se fabriquent sur le pays sont d'un très-bas titre; elles perdraient par-tout ailleurs de 10 à 12 pour 100.

La roupie se divise en 7 fanons et demi d'argent.

Le fanon vaut 4 s. d'Hollande ou 4 chaillys.

Rixdalle. Monnaie de compte; elle vaut 8 scallins ou 48 s. d'Hollande.

Piastre gourde. Elle passe pour 63 s. d'Hollande, ou pour 2 roupies 3 s.

Pagode, *Porto-novo*, 17 scallins.

Celle à l'*Etoile* . . . 20 scallins.

COMPTES. Ils se tiennent de différentes manières. Dans les affaires que j'ai faites à Ceylan, je les ai tenus en roupies et sous.

GALLE.

Cette ville est située à la pointe du sud de l'isle de Ceylan. Elle ne présente pas plus de ressources pour le commerce que Colombe. Son port, dont l'entrée est difficile (1) et le bassin fort resserré, est néanmoins très-sûr; il offre beaucoup de commodités. Les navires, qui partent de la côte de Coromandel du 10 au 15 vendémiaire (premiers jours d'octobre) pour se rendre à la côte de Malabar, feraient bien d'y relâcher et d'y séjourner jusques au 20 brumaire (10 novembre) pour ne pas s'exposer à recevoir à la mer les coups de vents qu'occasionne, tous les ans, le changement de mousson.

Tout se traite à Galle, pour les affaires, comme à Colombe.

(1) Il est indispensable de prendre un pilote pour y entrer; il se rend à bord des navires, lorsqu'en mettant en pane et le pavillon en berne, on tire un coup de canon.



CHAPITRE V.

CÔTES DE COROMANDEL ET D'ORIXA.

CES deux Côtes s'étendent depuis le cap Comorin jusques à la pointe des Palmiers, près la ville de Balassor. Elles sont privées de port, ne présentent que des rades foraines, et une plage aride bordée d'une barre dangereuse. On ne peut la passer qu'avec des bateaux du pays appellés schelingues, qui sont plats et ne prennent que très-peu d'eau ; l'expérience a démontré qu'il y aurait un danger éminent à tenter de franchir cette barre avec les bateaux des vaisseaux.

On ne connaît en général ces deux Côtes que sous la désignation unique de côte de Coromandel, parce que le commerce qui s'y fait est à-peu-près le même, et qu'il s'y traite de la même manière; mais les Géographes ainsi que les Historiens distinguent ces deux contrées.

Les Français, les Danois, les Hollandais et les Anglais ont sur ces côtes, des établissemens importans; les derniers sur-tout y ont acquis la même supériorité qu'ils ont pris sur celle de Malabar et dans le Bengale.

Le territoire de la côte Coromandel est, en général, sabloneux et peu fertile. Ses productions sont insuffisantes pour les besoins de ses habitans. C'est-là sans doute la cause de leur antique industrie. Ils fabriquent les toiles de coton les plus belles que l'on connaisse ; ils font aussi des toiles peintes qui surpassent celles que l'on fait en Europe par la beauté et la solidité des couleurs.

C'est avec les produits de leurs manufactures que les nations Européennes composent les riches chargemens des vaisseaux qui reviennent, tous les ans, de la côte de Coromandel.

Une partie des fabriques se trouve dans les établissemens que les Européens ont fait sur la côte, mais elles sont plus nombreuses dans les terres, où le coton est plus cultivé et les vivres à meilleur compte.

Le Bengale, le Tanjaour et quelque fois le Malabar fournissent à la côte de Coromandel le riz qui lui manque pour la nourriture de ses habitans. Ils sont, en général, d'un caractère doux, mais rusés, quoique moins fripons que ceux du Malabar.

Je n'entreprendrai pas la description du commerc que les Européens font à la côte de Coromandel et d'Orixa, de même qu'au Bengale, sans faire les réflexions que cette partie de l'Inde offre naturellement.

Nous avons parcouru jusques ici les Isles de France et de la Réunion, la mer Rouge, le golfe Persique, la côte de Malabar et l'isle de Ceylan, et nous n'avons trouvé dans cette vaste navigation que des matières premières, à l'exception des toiles du Guzurat, et de celles plus communes qui se font à Cambaye.

Mais en arrivant à la côte de Coromandel et au Bengale, nous entrons dans un pays rempli de la plus active industrie, et qui n'offre que les produits de ses innombrables manufactures.

Cet état de choses divise naturellement en deux parties les productions de l'Asie.

Matières premières, en abondance.

Marchandises manufacturées, tout aussi abondantes.

Il suit de là que ceux qui ont condamné en masse le commerce des Indes, sous le prétexte qu'il exporte du numéraire et qu'il nuit à notre industrie, ont porté un jugement précipité. Ils auraient

raient dû distinguer les matières premières, qui sont d'une nécessité indispensable à nos fabriques, d'avec les objets manufacturés qui peuvent leur nuire, et ne pas confondre deux choses aussi distinctes.

J'ai déjà répondu aux objections que je viens de citer; (1) je me bornerai donc à jetter un coup d'œil sur la nature de ces deux parties du commerce de l'Asie et sur les effets qui en résultent.

Du Commerce de l'Inde qui a pour objet les matières premières.

Les matières premières sont l'aliment de l'industrie dans tous les genres. Il importe peu de se les procurer avec le produit de nos denrées et de notre industrie, ou bien avec du numéraire; il nous les faut à tout prix. Sans doute nous devons employer à leur achat le moins d'espèces possible; mais fallut-il encore les obtenir par ce dernier moyen, on serait forcé de subir la loi de la nécessité, car il serait bien plus onéreux d'y renoncer, que de les acheter avec de l'argent.

Il est donc infiniment intéressant de cultiver avec soin le commerce de l'Asie, qui nous en fournit de précieuses. Il a cependant été fort négligé par les compagnies privilégiées; celle d'Angleterre n'est pas même exempte de ce reproche; et ce Royaume n'en profite, dans toute son étendue, que depuis qu'il a été abandonné aux particuliers par une loi basée sur les principes les plus lumineux de l'économie politique. Depuis cette époque, les Anglais en ont tiré les plus grands avantages, et l'introduction des matières premières forme chez eux l'objet d'une importation immense qui a singulièrement vivifié leurs nombreuses fabriques. (2)

Ce commerce emploie moins de fonds que celui des objets manufacturés; il occupe un plus grand nombre de navires, et ne demande, pour la connaissance des marchandises, que les lumières que tout homme intelligent a nécessairement acquis en fréquentant

(1) Voyez l'Introduction, page xxvij.
(2) Voyez, *idem*.

nos colonies d'Amérique; le bénéfice qu'il présente équivaut tout au moins à celui des marchandises ouvrées, et le surpasse souvent; il n'exige d'ailleurs aucun établissement permanent dans les diverses contrées qu'il faut fréquenter: ainsi, sous tous les rapports, sa nécessité est démontrée, et sa liberté ne peut être mise en question. L'assujétir à des privilèges, serait un monopole funeste à notre industrie, que l'on ne saurait justifier par aucun prétexte plausible.

Du Commerce de l'Asie qui a pour but l'importation des objets manufacturés.

L'introduction des matières ouvrées n'est pas, sans doute, exempte de reproches. On a dit, avec raison, qu'elle pouvait nuire à nos fabriques, en offrant à la consommation des toiles, des mousselines, des mouchoirs, dont le prix de la main-d'œuvre demeure dans l'Inde. Mais les principes les mieux démontrés ont aussi leurs exceptions.

Tout ce qui tend à conserver et à multiplier l'industrie nationale doit être respecté, parce qu'elle est, après l'agriculture, la première source de la prospérité d'un Etat. Mais s'il est des principes incontestables, il y a aussi des vérités rivales tout aussi bien démontrées, et qu'il est de la sagesse du législateur de concilier avec ces mêmes principes. Je vais en présenter quelques exemples.

Il ne faut pas qu'une nation puissante devienne tributaire d'une autre, et qu'elle lui fournisse les moyens d'augmenter sa prospérité. Cette vérité est certaine. Or la France deviendrait tributaire de l'Angleterre, si elle proscrivait l'importation des objets manufacturés dans l'Inde, parce que celle-ci en maintiendra le goût en Europe autant qu'elle aura intérêt à le faire, et cet intérêt durera autant que sa puissance en Asie. Ce serait envain que l'on prohiberait en France l'entrée des marchandises fabriquées aux Indes! quelle inquisition ne faudrait-il pas établir pour en empêcher l'usage! allons donc les chercher nous-mêmes pour les avoir à meilleur compte, pour les vendre avec avantage en Europe,

et pour ne pas fournir un aliment au commerce d'une nation rivale.

Tout ce qui concourt à l'augmentation des forces dans un Etat, doit être conservé avec soin. Cette seconde vérité n'est pas moins positive que la première.

Or la marine concourt fortement à la puissance d'une nation; la France en particulier a le plus grand besoin de rétablir la sienne; elle n'y parviendra qu'en donnant une grande extension à son commerce d'outre-mer. Tout ce qui tendrait à le restreindre devient nuisible; et l'on ne peut disconvenir qu'en supprimant les longues et savantes navigations des Indes, on n'enlevât à la marine française un des moyens les plus propres à former des marins expérimentés.

Je n'entrerai pas ici dans une discussion plus étendue; elle n'est pas de mon sujet. J'en ai dit assez pour faire connaître que les principes les mieux démontrés éprouvent des exceptions; et qu'en économie politique, le grand art consiste à faire concourir toutes les parties au but commun, qui est le plus grand bien de l'état.

Le commerce de la côte de Coromandel et du Bengale exige de gros fonds, et demande des connaissances particulières. C'est sur cette vérité que l'on avait fondé la nécessité des compagnies; j'en suis convenu moi-même dans mon introduction: mais doivent-elles être privilégiées ou libres? je n'ai pas balancé sur cette question. Tout démontre que la liberté du commerce des Indes assurera ses succès.

Celui de la côte de Coromandel et du Bengale doit être fait par des associations qui réunissent des fonds suffisans pour l'entreprendre avec avantage. La valeur considérable des cargaisons; la lenteur des rentrées; les avances nécessaires pour la fabrication dans l'Inde; l'établissement des maisons à Pondichery, Yanaon et au Bengale, nécessitent l'émission d'un capital qui permette de faire naviguer constamment un certain nombre de vaisseaux dont

la cargaison et la mise dehors, jointes au numéraire nécessaire pour chacun d'eux, s'éleveront de 12 à 1500 mille francs, et dont la valeur en retour sera toujours de plus de deux millions.

Que les partisans du monopole ne croient pas tirer avantage de cet aveu en faveur de leur système ! la nécessité des fonds considérables pour les expéditions à la côte de Coromandel et au Bengale, est commune aux compagnies exclusives comme aux compagnies libres. Qu'ils ne reprochent pas à ces dernières l'insuffisance de leurs moyens ; elles auront tous ceux du monopole lorsqu'il n'existera pas, et elles en auront d'autres qu'il ne possédera jamais. Il est étrange, sans doute, de les voir argumenter de l'insuffisance des facultés du commerce, qui n'a jamais pu se livrer d'une manière stable aux entreprises qu'exige la navigation des Indes. Luttant sans cesse contre les compagnies privilégiées, ne jouissant que d'une liberté incertaine, les Négocians n'ont rien pu entreprendre de grand. Mais lorsqu'ils seront assurés que le monopole est banni sans retour ; que leurs établissemens en Asie jouiront d'une protection digne de la puissance et du nom Français, on leur verra développer, en faveur de ce précieux commerce, la plus active énergie, et l'on n'osera plus alors leur reprocher le mal même que le monopole leur a fait. Son empire a duré plus d'un siècle, et n'a produit que les maux les plus funestes. Vingt ans de sécurité suffiraient aux compagnies libres, pour produire des biens qui ne permettraient plus de mettre en question l'efficacité de leur industrie, comme celle de leurs ressources.

J'ai fait connaître dans mon Introduction comment on achète les toiles et les mousselines. On est déjà informé qu'il faut les faire fabriquer, et que l'on traite pour cela avec des agens Indiens auxquels ont fait des avances, et qui vont ensuite dans l'intérieur commander les diverses sortes de marchandises qu'ils se sont engagés à fournir. La diversité des articles de la côte de Coromandel et du Bengale est très-grande ; et la nature de ces marchandises

exige

exige une connaissance approfondie et une longue habitude pour savoir les apprécier. Chaque degré de finesse demande une nouvelle attention, parce que les nuances deviennent moins sensibles. Quinze et même vingt pour cent de valeur de plus échappent facilement à des yeux peu exercés.

On conçoit cependant combien les bons achats influent sur les résultats d'une expédition, et de quelle importance il est qu'ils soient bien faits; c'est précisément ce qui nécessite l'établissement d'une maison dans les villes à grandes fabriques. Un capitaine, un subrécargue, quelqu'attentifs ou quelques zélés qu'ils soient, ne sauraient suppléer aux avantages d'un établissement permanent géré par un homme constamment occupé à tirer un parti avantageux des marchandises qu'il reçoit de l'Europe, comme du bon choix de celles qu'il doit y envoyer. Il est aisé de sentir que c'est du concours de ces deux opérations que résulte le succès des expéditions, et qu'on ne saurait négliger quelqu'un des moyens d'y parvenir, sans éprouver un préjudice notable.

La connaissance des toiles et des mousselines dépend de l'habitude de les considérer : il faut donc des yeux exercés par une longue pratique pour en reconnaître leurs différences. Mais il est aussi des notions qui servent de base à cette connaissance, et qu'il est nécessaire d'indiquer.

Les toiles, telles que les tarnatanes, les organdis, les bétilles, les doréas, les basins, les mouchoirs organdis et stinkerques, ainsi que les percales qui se fabriquent dans les Aldées dépendantes de Pondichery, Madras, Goudelour, et dans l'intérieur des terres de cette partie de la côte, se désignent par *première, seconde* et *troisième qualité*, ainsi que par leur longueur et leur largeur.

Les mouchoirs en couleur que l'on tire de Mazulipatan, de Vintepaleon, de Narpely, et les toiles qui se fabriquent à Yanaon, se distinguent, dans leurs qualités, par le nombre des conjons dont ils sont composés.

Le conjon est l'assemblage de 120 fils de chaîne; en sorte que plus une toile contient de conjons dans une largeur déterminée, et plus elle a de finesse; ainsi, lorsqu'elle est à 25 conjons, il se trouve 3000 fils dans sa largeur; et lorsqu'elle est à 30 conjons, elle en a 3600.

Le nombre de conjons, dont une pièce de toile est composée, est marqué à l'une des têtes par un fil de coton rouge qui les sépare, ce qui rend la reconnaissance de leur nombre facile. Mais celle des fils qui composent chacun d'eux demande plus d'attention. Tel est cependant l'examen nécessaire pour s'assurer que chaque sorte de toile est de la qualité requise. C'est aussi pour le faciliter qu'elles sont pliées dans leur largeur.

On conçoit cependant qu'une semblable vérification serait difficile, si l'on voulait l'étendre à chaque pièce lors de la réception d'une partie considérable. On doit se borner alors à la faire quelquefois, et sur-tout lorsque l'on croit reconnaître une différence dans la beauté.

Au reste, on ne marque ainsi que les toiles qui n'excèdent pas 36 à 38 conjons ; celles plus fines sont pliées à livret, et sont désignées sous le nom de *toiles du Nord.* On en fabrique d'une finesse étonnante, et dont les prix s'élèvent jusques à trente pagodes la pièce de 26 à 27 aunes de France, et qui coûtent conséquemment jusques à 11 francs l'aune, dans le pays.

La bonne qualité de ces diverses toiles dépend essentiellement de la régularité dans la finesse des fils, du rapprochement égal de ceux de chaîne, de leur blancheur et de la manière dont elles sont cangées, c'est-à-dire, apprêtées (1).

La variété des saisons influe beaucoup sur le blanchissage;

---

(1) Le cange est une eau de riz plus ou moins forte que les Indiens emploient pour donner à leurs toiles un apprêt que l'on imite, par l'empois, dans nos blanchissages domestiques.

celle qui lui est la plus favorable, dans toute la côte de Coromandel, répond à nos mois de brumaire, frimaire, nivose, pluviose et ventose, (novembre, décembre, janvier, février et mars). Pendant les mois de germinal, floréal et prairial, (avril, mai et juin), les vents de terre qui soufflent quelquefois avec violence remplissent l'air d'une quantité prodigieuse de sable très-fin qui nuit beaucoup au blanchiment (1).

Du côté d'Yanaon et dans la partie du nord de la côte, on achète toutes les toiles en écru, et on les fait blanchir ensuite. Comme rien n'est plus ordinaire que de voir des toiles d'une belle apparence dégénérer au blanchissage, il faut que le choix en soit fait, lors de l'achat, par des personnes habituées à juger de l'effet que produira cette opération. On trouve, sur les lieux, des Indiens que l'on s'affilie et qui ont les connaissances nécessaires à cet égard; l'expérience les donne aux Européens.

L'achat des toiles se fait, ainsi que je l'ai déjà dit, sur des échantillons présentés par des marchands Indiens; mais on ne doit pas les agréer légèrement, parce que ces agens intermédiaires cherchent toujours à faire des marchés qui leur soient avantageux, surtout dans les espèces de toiles dont la finesse n'est pas déterminée par le nombre de fils de chaîne qu'elles doivent avoir, c'est-à-dire, par le nombre de conjons. Il est rare qu'ils présentent d'abord les premières qualités, quoiqu'ils les donnent pour telles. On doit

---

(1) Si les Indiens étaient capables de se perfectionner, ils adopteraient, sans doute, pour le blanchissage de leurs toiles, le procédé inventé par Bertholet, et qu'il est si facile d'exécuter sur le coton. Il consiste à les plonger quelque temps dans l'acide muriatique oxigéné. On conçoit combien une opération, qui s'exécute dans un atelier, est préférable à celle qui exige que des toiles d'une grande finesse soient exposées à l'action de l'air dans les campagnes, où des coups de vent les déchirent souvent et peuvent les rendre invendables.

donc les rebuter, jusqu'à ce qu'ils en offrent qui appartiennent aux sortes qu'ils désignent. Lorsqu'on les admet, on les marque de son cachet, et l'on y fait apposer celui du vendeur. Le traité, qui en fixe le prix, suit ordinairement cette première mesure.

Ce serait en vain cependant que l'on espérerait, lors de la livraison, que la totalité des toiles fussent parfaitement conformes aux échantillons. Quelle attention que l'on porte à leur examen, on ne saurait se flatter de former des assortimens parfaits. La rareté de la marchandise, le besoin que l'on en a, obligent quelquefois les acheteurs à ne pas y regarder de trop près : de là vient que les toiles, admises dans l'Inde pour première qualité, ont presque toujours produit, en Europe, trois sortes bien distinctes. Dans l'examen rigoureux que des connaisseurs habiles en faisaient autrefois avant les ventes de l'orient, on les désignait par :

Premières premières,
Premières secondes,
Et secondes premières.

Et l'on séparait chacune de ces sortes, que l'on emballait ensuite séparément pour être vendues sous ces nouvelles désignations.

Je ferai voir, dans la conclusion de cet ouvrage, de quelle utilité est cette division et ce choix scrupuleux lors des ventes, de même que les avantages qui en résultent pour les armateurs, ainsi que pour celui qui fait acheter par commission.

Je n'ai pu donner ici que les observations générales qui peuvent contribuer au bon choix des toiles et des mousselines ; mais, comme je l'ai déjà dit, il est une habitude de les considérer qui en fait appercevoir les plus petites différences. Sans doute, les agens des maisons que l'on établira à la côte de Coromandel et au Bengale acquerront, avec le temps, ce tact qui rend connaisseur; mais on ne saurait hazarder, sur cet espoir, le sort des premières expéditions. C'est pourquoi je conseille aux compagnies, qui se formeront pour ce commerce, d'adjoindre aux gérants de leurs

maisons

maisons dans l'Inde, des hommes exercés dès leur jeunesse dans la connaissance des toiles de coton et des mousselines. On en trouvera toujours dans les maisons qui font, en Europe, ce commerce en grand; et l'on ne doit pas oublier qu'un connaisseur en ce genre est le premier agent des bénéfices.

Je ne répéterai point ici ce que j'ai déjà dit sur l'utilité des maisons établies dans les villes à grandes manufactures; elles contribueront encore à la célérité des retours, en tenant des cargaisons déjà préparées pour les navires qui arriveront de France : ceci est relatif aux expéditions que l'on ferait directement pour la côte de Coromandel et le Bengale. Les grandes associations suivront, sans doute, un meilleur système; elles établiront à l'Isle de France le centre de leur commerce, pour jouir des avantages précieux que cette isle offre à nos relations avec l'Asie (1).

Les principales villes de la côte de Coromandel sont Négapatan, Carei-cal, Tranquebar, Goudelours, Pondichery, Madras, Mazulipatnam, Yanaon et Ingeram. Mais les deux marchés principaux sont Pondichery, capitale des établissemens français, et Madras, chef-lieu des établissemens anglais.

Il a toujours existé une grande rivalité entre ces deux villes qui étaient le centre des opérations des deux compagnies; jalouses l'une de l'autre, chacune d'elles a cherché à rendre son marché abondant : de là est venue l'habitude des villes voisines d'y verser leurs productions. Ainsi l'on trouve à Pondichery, comme à Madras, tous les articles de la côte de Coromandel; et l'on peut les y faire venir facilement, dans le cas où on les ferait traiter directement dans les villes qui les fabriquent. Une maison établie à Pondichery devrait avoir à Yanaon, seulement, un agent à ses ordres, parce

---

(1) Voyez l'article de l'*Isle de France considérée comme l'entrepôt de notre commerce dans l'Inde*, page 32.

que la grande quantité de toiles que cette ville fournit mérite les soins d'un homme employé exprès, et peut l'occuper constamment.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Si chaque qualité était fixe, rien ne serait plus facile que l'achat d'une cargaison à la côte de Coromandel et au Bengale. Le tableau de l'assortiment suffirait pour remplir cette mission ; mais, non seulement cette vaste étendue de pays fournit une grande diversité de toiles et de mousselines, chaque sorte se divise encore en un certain nombre de classes qui éprouvent, chacune en particulier, une foule de subdivisions.

Ce n'est donc point assez de connaître la nomenclature des articles qui sortent de cette multitude d'ateliers, de savoir en combien de qualités chaque espèce se divise ; il faut, pour faire de bons achats, en distinguer aussi la valeur jusques dans chaque pièce, et cela, dans des degrés de finesse qui varient, suivant les espèces de marchandises, depuis 10 jusques à 50 pour cent.

On voit donc qu'il faut ici un choix approfondi des objets que l'on achète ; on s'exposerait, sans cela, à être dupé par des hommes fins et rusés qui profiteraient, avec adresse, du défaut d'expérience d'un acheteur qui s'essayerait dans cette carrière.

Voici les principaux articles que l'on trouve à la côte de Coromandel :

ORGANDIS. L'organdis est une sorte de mousseline d'un tissu très-clair, mais d'un fil fort. Les pièces tirent 12 aunes à 12 aunes $\frac{1}{2}$ de France. La largeur varie : il y en a sur $\frac{3}{4}$, sur $\frac{5}{6}$, sur une aune et sur une aune $\frac{1}{8}$. La valeur des organdis diffère à raison de la largeur et de la beauté. On en distingue de plusieurs sortes qui se subdivisent entr'elles.

TARNATANES. Autre espèce de mousseline du même tissu que

les organdis, mais plus commune. Elles sont également de 12 aunes à 12 aunes ½ de long, et depuis ⅞ jusques à 1 aune ⅛ de large. On les divise en trois qualités.

MOUCHOIRS ORGANDIS. Ils sont du tissu de l'organdis sur ¾ d'aune de large et de 16 à la pièce; ils ont une bordure formée par plusieurs raies d'un fil plus gros que celui de la toile.

Il s'en fait de plusieurs qualités qui se distinguent par leur finesse.

MOUCHOIRS STINQUERQUE DE CÔTE. Ceux-ci sont plus communs que les organdis; d'un fil moins rude; de ¾ de large et de 20 à la pièce.

MOUCHOIRS PERCALE DE CÔTE. Ils sont blancs; bordés d'une raie rouge d'environ ½ pouce; leur toile est commune; ils ont ¾ de large et sont sur 12 à la pièce.

MOUCHOIRS BURGOS. Ces mouchoirs sont de huit à la pièce sur ¾ de large; ils sont teints en gros bleu; ils ont une bordure de différente largeur formée par des fils moins foncés. Il y en a de plusieurs qualités et de divers prix.

MOUCHOIRS A VIGNETTES. Ils sont de huit à la pièce sur ¾ d'aune de large, d'une toile très-fine pareille à celle des belles percales; ils ont une bordure peinte en diverses couleurs et en divers goûts.

MOUCHOIRS MADRAS. Ils sont de huit à la pièce sur ¾ d'aune de large, teints, pour la plus grande partie, en rouge, avec des bordures de différentes grandeurs et de diverses couleurs. La bonté de leur teint qui semble gagner en vieillissant, et la finesse du tissu leur ont donné un grand débit dans les colonies françaises, anglaises et espagnoles de l'Amérique, qui en font une consom-

mation immense. Leurs prix varient suivant leur finesse et la beauté de la couleur, que les gens du pays appellent *Chaye*.

Autrefois la ville de Paliacate fournissait seule ces mouchoirs; mais, depuis que les Anglais ont attiré à Madras la plus grande partie des tisserans de Paliacate, elle n'en fournit que très-peu.

Mouchoirs masulipatan, Vintepaleon et Narpely. Ils sont, en général, à fond rouge ou à carreaux, avec des bordures de différens goûts. Leur couleur, dans les belles qualités, se conserve autant que le mouchoir. Ils sont de huit à la pièce sur $\frac{3}{4}$ d'aune de large. On en fait aussi des pièces par 12. Leur qualité se distingue par le nombre de conjons. Il y en a depuis 16 jusques à 36. Leurs prix varient depuis 13 jusques à 60 pagodes, la courge.

Bétilles de côte. Ce sont des sortes de grosses mousselines dont les pièces ont 16 aunes de long, mais qui varient dans leur largeur depuis $\frac{7}{8}$ jusques à une aune $\frac{1}{8}$; elles diffèrent de prix suivant leur finesse et leur largeur.

Bétilles tiranamellé. Grosses mousselines de même sorte que les précédentes, mais dont la toile est plus unie et mieux fabriquée; elles ont seize aunes à la pièce, et leur largeur est de $\frac{5}{6}$ et de $\frac{7}{8}$.

Doréas tiranamellé. Ce sont des mousselines rayées dans différens goûts, et médiocrement fines; elles sont ordinairement bien fabriquées et d'un bon user. La pièce est de 16 aunes sur $\frac{5}{6}$ de large.

Percales. Toile fine et bien fabriquée, de 7 aunes $\frac{3}{4}$ à 8 aunes de long, sur $\frac{15}{16}$ de large; elles sont d'un bon user. On en fait de différentes finesses dont les prix varient suivant le degré de beauté. C'est avec ces belles toiles que l'on fait ces indiennes

connues

connues en Europe sous le nom de *Perses*, parce qu'avant la découverte du Cap de Bonne-Espérance, elles nous parvenaient par Ispahan et par Alep. Elles sont connues dans l'Inde sous le nom de *Chittes*.

Basins. C'est à Goudelours que se fabriquent les plus beaux basins de l'Inde. Il s'en fait de diverses qualités. Ils ont $\frac{5}{8}$ d'aune de large, et chaque pièce tire de 9 aunes à 9 aunes $\frac{1}{2}$.

Toiles de Ceylon, du Tanjaour, de Maduré et de Permacouti (1). Elles sont dans la classe de celles que l'on désigne sous le nom de Guinées blanches. Elles ont de 27 à 28 aunes de long, et de $\frac{5}{6}$ à $\frac{7}{8}$ de large. On en envoie en écru à Pondichery qui sont destinées à être teintes en bleu. On les divise en demi et en quart de pièces, et elles prennent alors le nom de demi et quart de Guinées bleues; elles sont dans la qualité de 14 à 18 conjons.

Nekanias, Chachellas, Bajutapaux, Néganepaux, Cambayes. Toiles communes, rayées et à carreaux bleus et blancs et bleus et rouges.

A l'exception des nékanias, qui n'ont que onze aunes de long sur $\frac{3}{4}$ de large, les autres ont 14 aunes sur $\frac{5}{8}$.

Celles qui se font à la côte de Coromandel sont préférées à celles de Surate et de Cambaye, tant à cause de la qualité de la toile que par la bonté de leur teint.

Ces diverses toiles font un objet assez important dans les retours pour l'Europe; elles y sont employées, ainsi que les demi et

(1) Pays méridionaux de la côte de Coromandel.

quart de Guinées bleues, pour l'assortiment des cargaisons des navires qui vont faire la traite des nègres à la côte de Guinée.

Guingans. Toiles à petites raies rouges, de 6 aunes $\frac{1}{2}$ de long sur $\frac{5}{8}$ de large. Elles sont à 4 fils, c'est-à-dire, que la trame est à 2 fils, et qu'en les tissant, on prend deux fils de chaîne; elles sont d'un bon user et très-demandées pour les Isles Philippines; c'est ce qui leur a fait donner le surnom de *Guigan Manille.* Presque toutes ces toiles se font à Carei-cal, d'où elles passent à Pondichery.

Guinées blanches. Ces toiles se fabriquent vers le nord de la côte, aux environs d'Yanaon; elles forment toujours la partie la plus importante des cargaisons qui se font à la côte de Coromandel; elles ont 27 à 28 aunes de long sur $\frac{5}{6}$ et $\frac{7}{8}$ de large, et sont d'un bon tissu et bien fabriquées. Leur finesse varie dans une proportion très-considérable, puisqu'il s'en fait dont le prix de contrat est depuis 35 jusques à 160 pagodes Madras ou à trois figures, la courge.

Il se fait en Europe une consommation considérable de guinées pour l'impression dans les sortes communes; les fines servent à différens autres usages.

Marchandises d'Importation.

Les deux côtes qui bordent la presqu'isle de l'Inde fournissant également aux besoins de l'intérieur de ce vaste pays les articles que l'on porte de l'Europe, ceux nécessaires à la côte de Coromandel sont donc les mêmes que ceux pour la côte de Malabar (1).

---

(1) Voyez le chapitre, Côte de Malabar.

NÉGAPATAN.

Est la première ville appartenant aux Européens que l'on rencontre sur la côte de Coromandel au Royaume de Tanjaour. Elle est à 7 lieues Nord de la pointe de Calimère, à 10 degrés 48′ de latitude septentrionale et à 77 degrés 35′ de longitude orientale.

Elle fut bâtie par les Portugais qui l'ont conservée jusqu'en 1658, époque à laquelle les Hollandais la leur enlevèrent. Les Anglais s'en sont emparés pendant la guerre de 1781 et l'ont gardée depuis.

Le territoire des environs de Négapatan est extrêmement fertile en légumes, en fruits et sur-tout en riz qu'il fournit à Pondichery, à Madras et à diverses autres villes de la côte de Coromandel; la situation de cette ville est très-commode pour le commerce. On fabrique, dans ses environs, une très-grande quantité de toiles communes à l'usage des Indiens; on les envoie à la côte du Pégu et à Achem; celles qui vont à Pondichery y sont teintes en bleu et prennent alors le nom de Guinées bleues.

Le commerce de la ville de Négapatan se fait avec les bâtimens du pays. Peu de navires européens, autres que les Anglais, abordent dans cette ville.

CAREI-CAL.

Établissement français sur la côte de Coromandel, au Royaume de Tanjaour, à vingt lieues dans le Sud de Pondichery, à l'em-

bouchure d'une des branches du Kolram où se retirent les bâtimens du pays. Cette ville est située dans un terroir extrêmement fertile qui fournit, tous les ans, des provisions abondantes à Pondichery.

On fabrique à Carei-cal, et dans les diverses Aldées qui en dépendent, une assez grande quantité de toiles dans les qualités de 14, 15 et 16 conjons, que l'on envoie à Pondichery où elles sont teintes en bleu. On y fait aussi beaucoup de mouchoirs communs et des guingans rayés en couleurs. On y peint des toiles médiocrement fines propres pour Batavia, les Isles Philippines et divers autres pays de l'Asie.

TRANQUEBAR.

Principal établissement des Danois dans l'Inde, à une lieue et demie au Nord de Carei-cal. Cette ville, qui est très-jolie, est défendue par une forteresse remarquable par sa blancheur que l'on a soin d'entretenir. Le commerce que les Danois y font n'est pas bien considérable et consiste dans les mêmes articles que celui que les Français font sur la côte de Coromandel.

GOUDELOURS.

Petite ville à cinq lieues Sud de Pondichery. Elle appartient aux Anglais. Ses habitans, qui sont au nombre de près de trente mille, s'occupent à teindre en bleu, à peindre les toiles qui y arrivent de l'intérieur des terres, et à fabriquer les plus beaux basins connus. La plus grande partie de ces marchandises passe à Pondichery pour y être vendue.

PONDICHERY.

PONDICHERY.

Ville considérable, l'une des plus grandes et des plus belles que les nations européennes aient en Asie, située par les 11 degrés 15′ de latitude Nord et par les 77 degrés 45′ de longitude orientale.

Elle est la capitale des établissemens français aux Indes. Son enceinte, qui est d'une grande lieue, était entourée d'un rempart, d'un large fossé et d'un glacis avec des bastions. Si ces fortifications avaient été bien faites, elles l'auraient rendue l'une des places les plus fortes de l'Asie.

Pondichery est privé d'un port, comme les autres villes de la côte de Coromandel; mais il a l'avantage d'une rade beaucoup plus commode : les vaisseaux mouillent assez près du rivage pour être sous la protection du canon des fortifications. Les petites rivières d'Ariancoupau et d'Archionac, qui traversent son territoire, fournissent des eaux excellentes pour les teintures, et sur-tout pour celle en bleu qui y réussit mieux que par-tout ailleurs; c'est par cette raison que ses toiles bleues sont les plus estimées de l'Inde.

Les Anglais s'emparèrent de cette ville en 1761. Ils la rendirent en 1763 après en avoir ruiné les fortifications, démoli le palais du Gouvernement, l'édifice le plus magnifique de l'Inde, et détruit les maisons des particuliers. Ils l'ont reprise depuis, dans les diverses guerres que nous avons eu à soutenir contr'eux. Néanmoins Pondichery, dont les rues sont larges, bien alignées et plantées, pour la plus grande partie, d'une double rangée d'arbres, n'a pas moins été entièrement rebâtie; mais l'expérience a prouvé que cette ville tombe trop facilement entre les mains

de nos ennemis, pour continuer d'être le chef-lieu de nos établissemens en Asie.

Le peu de distance qu'il y a entre cette ville et celle de Madras fait que les navires français abordent rarement dans cette dernière ville. Les relations de commerce ont lieu par correspondance, et le transport des marchandises se fait, d'une ville à l'autre, par de petits bâtimens du pays.

Pondichery a un hôtel des monnaies, où l'on bat des roupies et des pagodes, dont le titre de fin est au-dessus de celui des mêmes espèces frappées dans diverses parties de l'Inde.

Marchandises d'Importation.

Pondichery reçoit de l'Europe:

Du fer; de l'acier; du cuivre; du plomb; des fils d'or; des draps; du corail; des velours; des taffetas; des eaux-de-vie; du vin; du papier commun; des verroteries, etc.

De l'Asie:

Du riz du Bengale, de la côte de Malabar et du Tanjaour; des cotons filés et en bourre du Guzurat; de la soie, de la toutenague et de la porcelaine de la Chine; des épiceries des Moluques; et du sucre de Batavia.

Marchandises d'Exportation.

On trouve à Pondichery tous les articles qui se fabriquent à la côte de Coromandel (1).

---

(1) Voyez-en la nomenclature, page 236 et suiv.

Il y a, à une lieue et demie de Pondichery et près de l'embouchure de la petite rivière d'Archionac, des salines très-considérables; c'est de là que l'on tire les chargemens de sel que les navires français portent au Bengale.

Le sel se vend à une mesure appelée *Garsse :* la Garsse pèse 8000 liv. poids de marc; on la compte pour quatre tonneaux.

Celui première qualité coûte, sur les lieux, de 30 à 40 roupies la Garsse; mais il y en a de plus commun que l'on obtient de 20 à 25 roupies; et une troisième sorte que l'on ne paye que de 10 à 12.

C'est de celui de 20 à 25 roupies que l'on porte ordinairement au Bengale. Il s'y vend de 100 à 140 roupies les 100 mans de 77 liv. poids de marc, qui forment, à-peu-près, la Garsse.

Il résulte de ces données, qu'un chargement de 500 tonneaux de sel coûtant à Pondichery 3125 roupies, en calculant sur 10 pour $\frac{0}{0}$ de déchêt et sur un prix de vente au Bengale de 110 roupies seulement, donnerait un bénéfice de 9000 roupies.

Quoique cette spéculation paraisse convenir aux navires qui vont de Pondichery au Bengale, sur-tout à ceux qui ont besoin de lest, je ne la conseillerais cependant pas aux vaisseaux dont les opérations définitives doivent se terminer à Pondichery pour revenir ensuite en Europe. Le sel empreigne le végrage d'une humidité saline qui sèche difficilement et qui attaque les cloux de fer, auxquels il procure une rouille dangereuse. On ne doit donc en prendre que la quantité nécessaire pour rendre le navire navigable, afin d'éviter les dangers auxquels un bâtiment trop chargé est exposé dans le Gange. Ces sortes d'opérations conviennent mieux à ceux qui font le commerce d'Inde en Inde, qu'à des vaisseaux destinés à porter de riches cargaisons en Europe, à la conservation desquelles on doit sacrifier de petits avantages dont on ferait cas dans toute autre occasion.

Monnaies. Celles qui ont le plus de cours à Pondichery sont les suivantes :

Monnaies d'Or.

Pagode à l'Étoile. Elle pèse 64 grains et vaut 3 roupies $\frac{1}{2}$. Elle hausse souvent par l'effet du besoin des espèces d'or et par celui de l'agiotage. En juillet 1784, elle valait 360 roupies les 100, et en juillet 1787, 362 roupies.

Elle se divise en 28 fanons.

Pagode Madras à trois figures. Elle est évaluée à 4 roupies dans les comptes, quoique sa valeur intrinsèque soit un peu moindre.

Sequins Vénitiens. Ils valent de 445 à 450 roupies les 100. Il faut qu'ils soient de poids. Cette monnaie est peu connue dans le commerce à la côte de Coromandel ; on la place plus avantageusement à celle de Malabar (1).

Monnaies d'Argent.

Roupies. Celle que l'on frappe à Pondichery vaut 2 francs 45 centimes, argent de France. L'ancienne compagnie française la recevait, de ceux qui voulaient faire des remises en Europe, à 51 sous 10 deniers. Depuis la suspension de son privilège, en 1769, l'administration l'a toujours passée, dans ses comptes, à 48 sous, et les équipages des vaisseaux français, qui reçoivent des à compte sur leurs gages dans l'Inde, sont payés sur ce pied.

Elle se divise en 8 fanons, petite monnaie d'argent, et le fanon en 8 cashs, monnaie de cuivre.

Piastres gourdes. Elles sont prises à la monnaie pour 213

---

(1) Voyez l'article Bombay.

roupies

roupies ½ les 100, mais on les place souvent en contrat de marchandises à 215 ; à l'époque des armemens qui se font à Madras pour la Chine en floréal, prairial et messidor, (mai, juin et juillet), on en obtient 217 et 218 roupies.

Talers ou *Karagons:* On en voit très-peu à la côte de Coromandel. Ils ne s'y placent que difficilement au prix de 206 roupies les 100.

SERRAF. Il circule beaucoup moins de fausse monnaie à la côte de Coromandel, qu'à celle de Malabar. On est donc moins exposé d'en recevoir ; néanmoins le ministère d'un Serraf est nécessaire dans les recouvremens et dans les échanges des monnaies d'or. Son droit est d'un pour mille.

COMPTES. Ils se tiennent de deux manières à Pondichery:

1°. En pagodes à l'Étoile et fanons;

2°. En roupies, fanons et cashs.

COURTIERS. Chaque maison de commerce, établie à Pondichery et dans les divers comptoirs de la côte de Coromandel, a, au lieu de courtier, un premier écrivain Indien qu'on appèle *grand Daubachy*. Il sert d'interprête et d'intermédiaire dans toutes les affaires que la maison, à laquelle il est attaché, fait avec les marchands et les fabricans du pays : ceux-ci lui payent une commission de deux pour cent sur tous les achats, ce qu'ils appellent *Coustumade ;* mais il ne reçoit rien des Européens ou de son maître. Il est au contraire obligé de salarier, à ses frais, les écrivains Indiens qui sont sous ses ordres pour recevoir et soigner les marchandises dans les magasins. Il y en a même, à Madras et à Calcutta, qui payent toutes les dépenses des maisons

aux services desquelles ils sont; malgré cette charge considérable, plusieurs font encore de grandes fortunes.

Les capitaines et les subrécargues, qui sont chargés de la vente des cargaisons, ne sauraient se passer du ministère d'un *grand Daubachy* qu'ils prennent à leur choix, après de bonnes informations.

Poids. Il y en a deux : le Bahar et la Serre.

Le Bahar, ou grand poids, pèse 480 livres marc. Il se divise en 20 mans qui répondent à 24 liv. poids de marc.

La Serre, ou livre du pays, équivaut à neuf onces un gros, poids de marc. On s'en sert pour peser les marchandises précieuses. Elle se divise en 8 palons ; 28 palons pèsent 2 livres, poids de marc.

Il faut 81 pagodes et un quart à l'Étoile pour peser une Serre. Ces pagodes pèsent $\frac{64}{72}$ de gros chaque, 71 $\frac{1}{4}$ font le marc de France.

Mesures. Celles d'étendue sont :

L'Aune de France,

La Coudée de 17 pouces français.

Douane. On n'en a point payé jusqu'à ce jour à Pondichery.

Remises de Fonds au Nord de la Côte.

Les maisons de Pondichery, qui ont des fonds à faire passer à Yanaon en payement des fabrications qu'elles y font faire, envoyent rarement des roupies, quoiqu'il y ait des circonstances où cette opération présente quelque avantage : mais elles y font passer,

souvent, des pagodes à trois figures qu'elles font acheter à Madras contre des pagodes à l'Étoile, à raison de 9 à 10 pour % de *banta* (agio). Ces monnaies d'or sont presque toujours expédiées par la voie de terre ; on se sert, pour cela, de *Pions Gochas* (messagers), dont la fidélité est telle qu'ils perdraient plutôt la vie, que d'abandonner la somme qui leur est confiée, et qui est ordinairement de mille pagodes par homme.

Lorsque les pagodes sont rares, on fait passer des fonds à Yanaon, en lettres de change à trente jours de date, qu'on se procure à Madras, et qui sont tirées sur Mazulipatam, Nizigapatam ou quelqu'autre comptoir anglais du nord de la côte. Ces traites coûtent de 8 à 11 pour % de *banta*, c'est-à-dire, que, pour 108 ou 111 pagodes à l'Étoile, on reçoit une lettre de change de 100 pagodes à trois figures que l'on remet à Yanaon.

PRIX auxquels les Marchandises suivantes furent vendues à PONDICHERY en l'année 1784.

	Pagodes à l'Étoile.
Draps londrins seconds, de bonne fabrique de Carcassonne (1), la pièce de 15 $\frac{1}{2}$ à 16 aunes de France	24 à 25
Fil d'or, le marc de France (2)	9 $\frac{1}{2}$ à 10

(1) Voyez l'assortiment, au plan d'expédition, à la suite de l'article Bengale.

(2) Voyez *Idem.*

	Pagodes à l'Étoile.	
Fer assorti, en $\frac{2}{3}$ plat $\frac{1}{3}$ carré, le bahar de. . . . . . 480 liv. marc	14	à 15
Acier. . . . . *Idem*.	18	
Cuivre en plateaux . *Idem*.	82	
Plomb . . . . *Idem*.	18	

Nota. Les prix des six articles ci-dessus ne varient pas sensiblement pendant le temps ordinaire de paix.

	Roupies.	
Vin rouge clarifié, la barrique de 29 à 30 veltes.	70	
d° . . . *Idem*, vieux, en bouteilles et à longs bouchons, les 12 bouteilles	14	à 16
Eau-de-vie, en futailles, la velte	3 $\frac{1}{2}$	

Corail. Pour éclairer mes lecteurs sur cet article important, je donne ici le détail de la vente que j'en fis en 1784, avec des observations essentielles sur les assortimens qu'il convient de porter.

CONTENU

CONTENU DES CAISSES.	Prix d'achat à Livourne, en piastres de 8 réaux.	Poids à la vente à Pondichery, en serres.	Prix de vente, la serre de 9 onces marc.	Produit en pagodes à l'Étoile.
1 Caisse, nº. 1, contenant:				
12 *mazzi grossezza, netti perfetti, in trè colori*, poids de Livourne, 144 liv., à 20 piastres la livre de Livourne.	2890 Ptres	176	Ptres 13 ½	Pdes 2376
12 *mazzi mezzania, in trè colori*, pesant 72 liv. de Livourne, à 10 piastres la livre..........	720	88	6 ½	572
1 Caisse, nº. 2, contenant:				
12 *mazzi grossezza, primo camolato*, pesant 144 liv. de Livourne, à 18 piastres la livre..	2592	176	11 ½	2024
12 *mazzi mezzania, in tre colori*, pesant 72 liv., à 9 ptres la liv..	648	88	5 ½	484
	6850 Ptres			5456 Pdes

Lesquelles 5456 pagodes, au change de 360 roupies pour 100 pagodes, donnent 19641 roupies ½ qui, à 213 roup. ½ pour 100 piastres gourdes, font . . . . Ptres gdes 9200

Ces deux caisses avaient coûté, à Livourne, 6850 piastres de 8 réaux, faisant . . . . Ptres gdes 6523 ⅓

Bénéfice à 41 pour cent. . . . . . Ptres gdes 2676 ⅔

Si on voulait augmenter cet assortiment, on ajouterait à chacune des caisses,

SAVOIR:

À la caisse, n°. 1.

15 Coronè di granelli 108 l'unà, netto, pesant ensemble 150 onces, du prix de 1 $\frac{3}{4}$ à 2 piastres, l'once de Livourne.

À la caisse, n°. 2.

8 Filloti, primo camolato, fili 146, pesant 43 liv. de Livourne, du prix de 20 piastres la livre.

4 Filla grozza, mezza mizura, fili 24, pesant 20 liv., à 60 piastres la livre.

12 Mazzi grossezza, secondo camolato, in 6 colori, pesant 147 liv., du prix de 12 piastres la livre.

12 Mazzi mezzaniè, secondo camolato, 73 liv., à 5 piastres.

Au besoin, on pourrait mettre

2 caisses conformes au n°. 2.
2 caisses conformes au n°. 3.

En général, dans les coraux ouvrés, il en faut peu du prix au-dessus de 40 piastres la livre de Livourne, ni au-dessous de 9 piastres.

Mais, dans tous les temps, on peut porter 40 à 50 quintaux de corail appelé *Barbaresco :* ce sont de très-menus morceaux de corail, de la grosseur d'une paille de froment, qui se vendent à Livourne de 10 à 15 sous la livre, poids et argent de Livourne. Il faut observer, en l'achetant, qu'il soit net et qu'il n'y ait point de corps étrangers. On met ces coraux en caisses ou en barils. On les vend ordinairement, à Pondichery, de 10 à 12 fanons la livre, poids de marc.

On pourrait, à l'imitation de l'ancienne Compagnie française,

envoyer à Pondichery des coraux en branches, assortis comme suit :

1 caisse contenant

150 branchettes dites première grosseur (1), pesant ensemble 25 liv. poids de marc.

25 » *Idem*, 2me grosseur.

70 » *Idem*, 3me grosseur, que la Compagnie ne comptait, lors de la vente, que pour 50 livres, à cause du cassage, et les autres 20 livres étaient payées à 3 roupies la livre.

120 liv. net.

La caisse, ainsi assortie, serait vendue 550 pagodes à l'Étoile qui, au change de 360 roupies pour 100 pagodes, donnent 1980 roupies, faisant, à 213 $\frac{1}{2}$ pour 100 piastres, 927 piastres $\frac{1}{3}$.

Une caisse, composée de 120 liv. marc, en 3me grosseur, s'y vendrait 280 pagodes, faisant 1008 roupies ou 472 piastres gourdes.

Une autre, composée de 24 liv. première grosseur.
36 » 2me d°.
40 » 3me d°.

100 liv. marc, se vendrait 640 pagodes, faisant 2304 roupies ou 1079 piastres gourdes $\frac{1}{6}$.

(1) Les différentes qualités de coraux en branches ne se distinguent pas par leur longueur, mais bien par leur grosseur. Pour fixer dans l'achat de cet article en Europe, on trouvera, dans la gravure ci-après, les dimensions de ces diverses branches dessinées d'après nature. Les n°s. 1 et 1 désignent la première grosseur, n°s. 2 et 2 la seconde, n°. 3 la troisième.

Maïs, si, au lieu de ces assortimens, on ne portait que de première ou seconde ou troisième grosseur, on les vendrait:

La première grosseur,	200 pagodes	les 24 liv. marc.
La 2me d°.	100 d°.	les	*Idem.*
La 3me d°.	60 d°.	les	*Idem.*

PRIX *auxquels quelques Marchandises de l'*ASIE *furent vendues à* PONDICHERY *en 1786.*

SOIE ÉCRUE DE CANTON. 700 roupies le pic de 125 liv. marc; elle m'avait coûté à la Chine 175 taëls le pic, faisant 519 roupies.

TOUTENAGUE. 30 pagodes à l'Étoile, faisant 108 roupies le bahar de 480 liv. marc; je l'avais achetée à Canton à 6 taëls 8 mass le pic, faisant 20 roupies, et pour le bahar 76 roupies $\frac{3}{4}$.

PORCELAINES BLEUES:

Assiettes plates, les 100, 18 roupies.

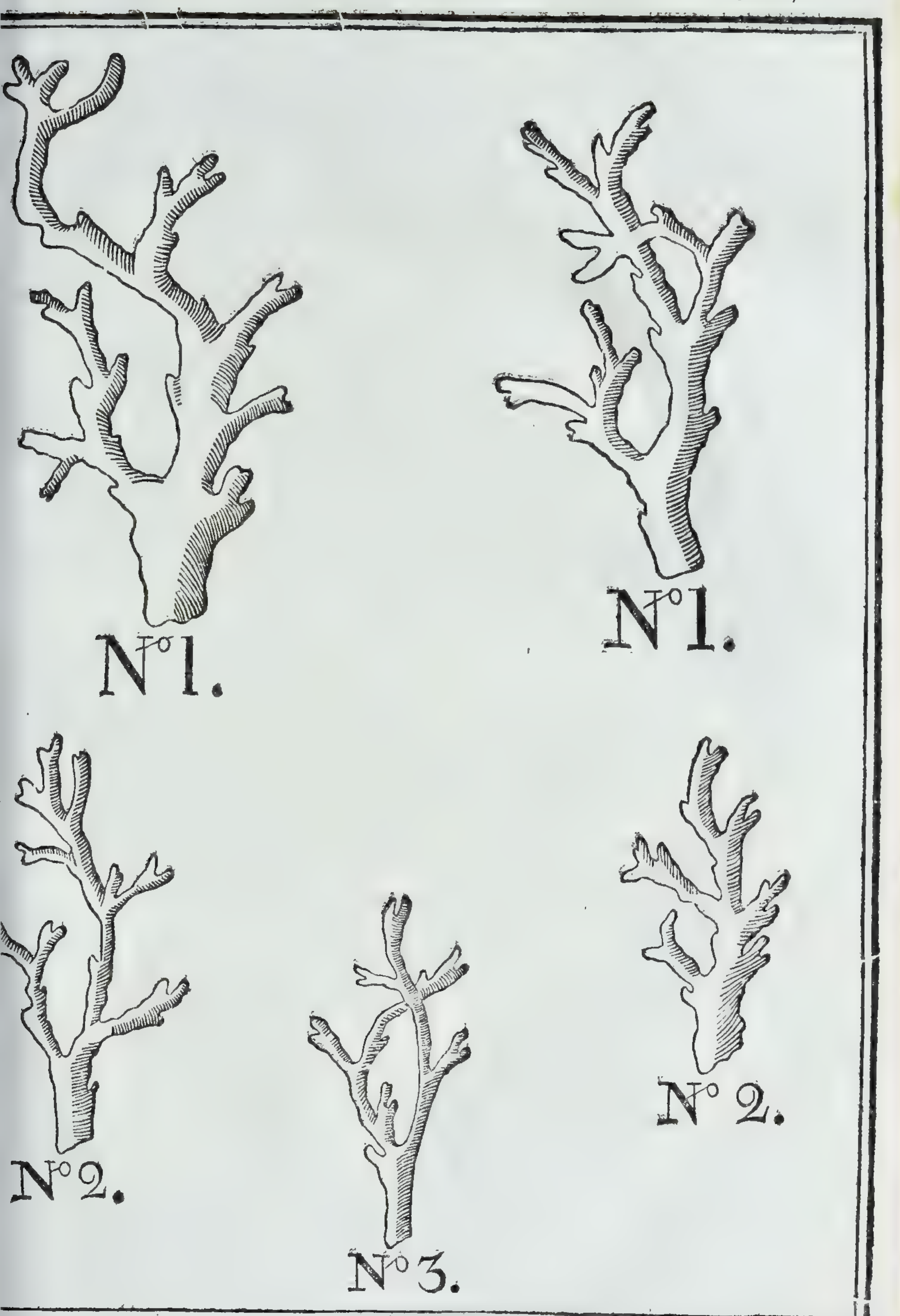
d°. *creuses* pour la soupe, les 100, 20 roupies.

Cet article me donna 30 pour cent de bénéfice.

COTON EN BOURRE *du Guzurat.* 24 pagodes à l'Étoile, le bahar; il se vend ordinairement de 28 à 30 et jusques à 32 pagodes, suivant le besoin.

RIZ DU BENGALE, *du Tanjaour et de la Côte de Malabar,* avec un bénéfice de 80 pour cent.

PRIX


N°1.
N°1.
N°2.
N°3.
N°2.



PRIX auxquels les Marchandises suivantes furent achetées en contrat à PONDICHERY dans les années 1784 et 1788.

NOMS des MARCHANDISES.	QUALITÉS.	LONGUEUR en aune de France.	LARGEUR.	PRIX DE LA COURGE en pagodes à l'Étoile, en 1784.	1788.
ORGANDIS	Pre.......	12 à 12 A. $\frac{1}{2}$	1 A. $\frac{1}{8}$	102	105
	Pre. no. 2..	*Idem.*	*Idem.*	93	95
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	84	85
	Pre.......	*Idem.*	1 Aune.	93	95
	Pre. no. 2..	*Idem.*	*Idem.*	83	85
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	72	75
	Pre. no. 2..	*Idem.*	$\frac{5}{6}$	78	80
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	72	75
	Pre.......	*Idem.*	$\frac{3}{4}$	72	75
	Pre. no. 2..	*Idem.*	*Idem.*	68	70
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	63	65
TARNATANES	Pre.......	*Idem.*	1 A. $\frac{1}{8}$	48	48
	Pre. no. 2..	*Idem.*	*Idem.*	42	43
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	38	38
	Pre. no. 2..	*Idem.*	1 Aune.	43	42
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	35	33
	Pre.......	*Idem.*	$\frac{7}{8}$	35	35
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	31	31
	Tme.......	*Idem.*	*Idem.*	28	28

NOMS des MARCHANDISES.		QUALITÉS.	LONGUEUR en aune de France.	LARGEUR.	PRIX DE LA COURGE en pagodes à l'Étoile, en 1784.	1788.
BÉTILLES	de Côte..	Pre.......	16 Aunes.	1 A. $\frac{1}{8}$	46	48
		Pre, no. 2..	*Idem.*	*Idem.*	42	44
		Pre.......	*Idem.*	1 Aune.	35	35
		Pre.......	*Idem.*	$\frac{7}{8}$	29	30
	Tiranamellé.	Pre.......	*Idem.*	$\frac{5}{6}$	55	50
		Pre, no. 2..	*Idem.*	*Idem.*	50	45
DORÉAS Tiranamellé..		Pre.......	*Idem.*	*Idem.*	55	58
		Sde	*Idem.*	*Idem.*	50	52
PERCALES......		Pre.......	8 do.	$\frac{15}{16}$	100	92
		Sde	*Idem.*	*Idem.*	84	80
BASINS Goudelours...		Pre.......	9 à 9 $\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$	70	72
		Sde	*Idem.*	*Idem.*	60	62
TOILES	dites de Ceylon.	18 conjons.	27 à 28 A.	$\frac{7}{8}$	53	55
	$\frac{1}{2}$ guinées bleues.	*Idem.*	14	*Idem.*	28	32
	do.........	16 do.....	*Idem.*	*Idem.*	26	27
	$\frac{1}{4}$ guinées bleues.	*Idem.*	7	*Idem.*	11 $\frac{1}{2}$	12

NOMS des MARCHANDISES.	QUALITÉS.	LONGUEUR en aune de France.	LARGEUR.	PRIX DE LA COURGE en pagodes à l'Étoile, en 1784.	1788.
GUINGAN Manille...	4 fils.	6 A. $\frac{1}{2}$	$\frac{5}{8}$	11	12
CHASSELAS bleu et rouge	....	14	$\frac{5}{6}$	22	24
BAJUTAPAUX...	....	*Idem.*	*Idem.*	22	24
NÉGANEPAUX...	....	*Idem.*	*Idem.*	25	26
KAROTES.........	....	7	$\frac{5}{6}$	10	10
RECQUES blanches..	....	*Idem.*	$\frac{7}{8}$	18	18
LIMÉNÉAS.........	....	*Idem.*	*Idem.*	17	18
CAMBAYES bleues et rouges............	....	14	$\frac{5}{6}$	25	26
dito porcelaine.......	....	*Idem.*	*Idem.*	22	24
NÉGANIAS........	....	11	$\frac{3}{4}$	20	23
CHAVONIS........	....	6 $\frac{1}{2}$	*Idem.*	8 $\frac{3}{4}$	9
MOUCHOIRS Organdis.	Pre.......	16 à la pièce	$\frac{3}{4}$	73	75
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	68	70
	Tme......	*Idem.*	*Idem.*	62	65
MOUCHOIRS Stinkerque de Côte.....	Pre.......	20 à la pièce	*Idem.*	38	34
	Sde	*Idem.*	*Idem.*	30	30

NOMS des MARCHANDISES.		QUALITÉS.	QUANTITÉ de Mouchoirs que cont. les pièces.	LARGEUR.	PRIX DE LA COURGE en pagodes à l'Étoile, en 1784.	1788.
MOUCHOIRS	à vignettes.	P^re^.......	8 à la pièce.	$\frac{3}{4}$	90	90
	Burgos....	P^re^.......	8 *Idem.*	*Idem.*	18	19
	dito.....	Ordinaire.	16 *Idem.*	$\frac{5}{8}$	18	20
	Percalo....	Commun..	12 *Idem.*	$\frac{3}{4}$	25	25
	Sorte de compagnie.	16 conjons.	16 *Idem.*	*Idem.*	18	20
MOUCHOIRS Madras.		Très-beau.	8 à la pièce.	....	110	110
		n°. 2.....	8 *Idem.*	$\frac{3}{4}$	95	95
		n°. 3.....	8 *Idem.*	*Idem.*	80	80

GRANDS TAPIS DE LIT sans couture, première qualité, se vendent de . . . . 15 à 20 roupies la pièce.

d°. *Idem.* seconde qualité . . . de 10 à 12 d°. d°.

PETITS d°. . . . . de 6 à 8 d°. d°.

ASSORTIMENT

ASSORTIMENT des Marchandises de la Côte de COROMANDEL, *propres pour les Isles de* FRANCE *et de la* RÉUNION.

15	Balles (1)	TOILES blanches d'YANAON de	15	conjons.
15			19	
6			23	
5			26	
3			30	
2			32	
2			36	
10	Balles	TOILES écrues d'YANAON de	19	conjons.
5			23	
2			26	
50	Balles	½ GUINÉES bleues de	15	conjons.
30			18	
10	Balles	NÉKANIAS.		
8	d°.	BAJUTAPAUX.		
6	Courges	BASINS Goudelours, qualité ordinaire.		
4	d°.	*Idem.* très-beaux.		

(1) La balle de toiles de Guinées blanches est composée de deux courges.

6	Courges	GRANDS TAPIS DE LIT, sans couture, de 8 pieds de long.		
10	d°.	GUINGANS Manille.		
10	d°.	GUINGANS Carei-cal.		
5	d°.	SOCROTONS de 14 aunes, première qualité.		
8	d°.	*Idem.* 2me d°.		
15	d°.	PINASSES reteintes.		
10	d°.	MOUCHOIRS	MADRAS,	Première qualité, de 8 à la pièce.
10	d°.			2de d°. *Idem.*
10	d°.			3me d°. *Idem.*
2	d°.		BURGOS, bleu foncé,	1re d°. *Idem.*
4	d°.			2me d°. *Idem.*
10	d°.			Communs.
20	d°.		Gris, sorte de compagnie	1re qualité, de 16 à la pièce.
10	d°.			2de d°. *Idem.*



MADRAS.

Cette ville, que les Anglais appèlent Fort S^t.-Georges, est le chef-lieu de leurs établissemens à la côte de Coromandel, et le centre du commerce immense qu'ils font dans cette partie de l'Inde.

Elle n'est pas très-grande, mais elle est bien fortifiée. On peut la regarder comme une vaste citadelle. C'est dans l'enceinte de ses fortifications que la Compagnie a placé tous ses magasins, et que ses agens font leur demeure.

En dehors du Fort S^t.-Georges, et à peu de distance, est la ville Noire peuplée de plus de deux cent mille habitans, Arméniens, Juifs, Mores et Indiens. Ce grand nombre d'ouvriers et de marchands enrichit la ville de Madras par une fabrication et un commerce considérables. Pour leur procurer une sécurité capable de les fixer, le Gouvernement Anglais fit revêtir la ville Noire d'une bonne muraille et d'un large fossé plein d'eau qui la met à l'abri d'un premier coup de main. Par ce moyen, les Indiens qui l'habitent sont rassurés sur les craintes que leur donneraient les incursions des ennemis, lorsque la nation Anglaise est en guerre avec quelque Puissance du pays. Ces fortifications furent faites après 1767.

On conçoit combien une population aussi considérable de tisserands et d'ouvriers, attirés des différentes villes de la côte, fournit d'aliment au commerce de la ville de Madras, et de quelle prospérité elle est la source. C'est ainsi que les Anglais ont enlevé presqu'entièrement à Paliacate la fabrication de ses beaux mouchoirs qui étaient si réputés et que l'on ne connait plus que sous le nom de mouchoirs de Madras.

Quels que soient les succès de cette grande ville, on ne peut

se dissimuler qu'elle a des inconvéniens majeurs, et l'on n'aurait pas dû s'attendre à sa prospérité, lorsqu'on l'a fondée ; mais, que ne peuvent point les efforts d'un peuple commerçant chez lequel on ne néglige aucun des moyens qui peuvent contribuer au bien général ! Madras est bâti sur un terrain sablonneux, d'une aridité extrême, et entièrement privé d'eau potable que l'on ne peut se procurer qu'en la faisant venir de près de demi-lieue.

D'un autre côté, une double barre qui règne le long de la plage, et sur laquelle la mer brise toujours d'une manière dangereuse, rend la descente à terre périlleuse ; sous tous ces rapports, Pondichery l'emporte de beaucoup sur Madras.

Les Anglais y font un débit très-considérable en marchandises d'Europe qui servent aux besoins d'une grande partie de la presqu'isle de l'Inde ; leur produit est converti en les diverses sortes de toiles qui se fabriquent depuis le Cap Comorin jusques à Ballasor. Le tout est réuni à Madras pour former les nombreuses et riches cargaisons qu'ils tirent, tous les ans, de la côte de Coromandel, et qu'ils débitent ensuite dans une grande partie de l'Europe.

On fait, tous les ans, à Madras plusieurs expéditions pour le commerce d'Inde en Inde, qui enrichissent les négocians particuliers et plusieurs marchands Indiens qui y sont intéressés.

Comptes. Ils se tiennent en pagodes à l'Étoile.
Elle se divise en 42 fanons.
Et le fanon en 80 cashs.

Monnaies. Celles d'or sont les suivantes :

Pagode Madras ou *à trois figures*. Elle est reçue en compte sur le même pied qu'à Pondichery, c'est-à-dire, pour quatre roupies.

Pagode à l'Étoile, trois roupies et demie.

Ces

Ces monnaies éprouvent ici la même variation en hausse qu'à Pondichery.

Sequins Vénitiens. Ils valent de 125 à 130 pagodes à l'Étoile, les 100.

Monnaies d'Argent.

Roupie. La roupie de Madras, connue sous le nom de roupie d'Arcate, perd environ 8 pour cent contre celle de Pondichery.

Elle se divise en 12 fanons.

Piastre d'Espagne à effigie. Elle s'y place à raison de 16 piastres pour 10 pagodes à l'Étoile.

POIDS. Le grand poids est le *Bahar* de 500 livres anglaises; il se divise en vingt mans de 25 liv. chaque.

La Serre, de 9 onces $\frac{5}{8}$ anglaises.

MESURES. Celles dont on se sert sont:

L'yard de 36 pouces anglais.

La cobde ou coudée de 17 pouces français.

CHANGES. Le change maritime, pour un voyage de dix-huit mois, se paye à 20 pour cent.

On trouve quelquefois à se procurer, à Madras, ainsi qu'à Bombay, des fonds contre des traites que l'on fournit sur l'Europe, aux changes suivans:

Sur Paris; à raison de neuf livres tournois pour la pagode à l'Étoile, payable à 6 ou 8 mois de vue, et quelquefois avec prolongation de terme de 3 à 4 mois, moyennant l'intérêt ordinaire du commerce.

Sur Londres; à raison de 8 schelings pour la pagode à l'Étoile; ce qui, en comptant 365 roupies pour 100 pagodes, fait revenir la roupie à 2 schelings 2 pences $\frac{1}{2}$: sur ce pied, 100 pagodes valent 40 livres sterlings 6 pences.

Ces sortes d'opérations sont toujours utiles, lorsque les fonds que l'on reçoit sont employés en marchandises bien achetées et bien choisies.

MASULIPATAN.

Grande ville sur la côte de Coromandel, dans les états du Grand Mogol, à 16 degrés 41′ de latitude Nord et à 80 degrés 5′ de longitude orientale. Elle est située à l'entrée d'un canal sorti d'un des bras du Crichna, où se retirent les bâtimens du pays.

Masulipatan était autrefois très-peuplée, et le marché le plus actif de la côte; mais, depuis que les Européens ont formé les grands établissemens de Pondichery et de Madras, cette ville est beaucoup déchue; ses manufactures ne fournissent aujourd'hui qu'une médiocre quantité de toiles et beaucoup de mouchoirs connus sous le nom de mouchoirs de Masulipatan.

Les Français s'en emparèrent en 1750; mais elle passa, neuf ans après, au pouvoir des Anglais qui en sont encore possesseurs: néanmoins les Français y ont conservé une factorerie qui jouit de quelques privilèges.

Les Anglais trouvent, dans le marché de cette ville, l'avantage d'un débouché très-considérable pour le cuivre, le fer, le plomb et leurs lainages, de même que pour plusieurs autres ouvrages de leur industrie, que les peuples de l'intérieur viennent y acheter, tous les ans.

C'est à Masulipatan que se réunissent presque tous les mouchoirs qui se fabriquent à Ventépaléon et à Narpelly.

Les contrats qui ont lieu pour faire fabriquer les articles que l'on y achète, sont tous stipulés, pour le payement, en pagodes à trois figures.

Monnaies. Celles qui ont le plus de cours sont les suivantes:

Monnaies d'Or.

Pagode à trois figures. Elle y passe pour trois roupies $\frac{3}{4}$. La

rareté de l'or la fait monter quelquefois jusques à 390 roupies pour 100 pagodes.

Cette pagode se divise en 16 anas d'or : cet anas est imaginaire.

Pagode à l'Étoile. Elle s'y place difficilement à 340 roupies, les 100.

Monnaies d'Argent.

Roupies. Celles d'Arcate et de Pondichery sont presque les seules répandues dans la circulation ; et ici, comme à Madras, ces dernières gagnent environ 8 pour cent sur celles d'Arcate. Elles se divisent en 16 anas, et l'anas en 40 gandas (monnaies de compte).

Piastre gourde. Elle y a peu de cours et n'est reçue que pour deux roupies et quelques dabouds.

Daboud, petite monnaie effective de cuivre dont on donne 46 à 48 pour la roupie.

Comptes. Ils s'y tiennent en pagodes à trois figures, anas et gandas.

Poids. Le grand poids est le Bahar de 500 liv. anglaises. Il se divise en 20 mans de 25 liv. chaque.

Mesure de capacité. La mesure de capacité est le *palat* qui sert à mesurer le blé. Il pèse 240 liv. anglaises.

Mesure de longueur. La cobde ou coudée de 17 pouces français.

Marchandises d'Importation.

Les Anglais fournissent toutes celles d'Europe que le pays peut consommer. Les Français ne pourraient y vendre que quelques vins en bouteilles, de l'eau-de-vie et du corail.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Blé de Golconde. Il se vend au *palat.*

Sel. On le vend à la *garsse*, pesant 4500 liv. marc. Il se paye de 12 à 18 roupies, suivant la qualité.

Les marchands Mores du pays font, tous les ans, un grand commerce de sel qu'ils portent avec leurs bâtimens dans le Bengale.

Mouchoirs Masulipatan, *Ventépaléon* et *Narpelly*. On les paye en contrat aux prix suivans :

			Prix de la Courge, en pagodes à trois figures.
Les 18	conjons, de 8 mouchoirs à la pièce,		12
20	d.°	*Idem.*	14
22	d.°	*Idem.*	16
26	d.°	*Idem.*	25
30	d.°	*Idem.*	32 $\frac{3}{4}$
36	d.°	*Idem.*	48 $\frac{3}{4}$
40	d.°	*Idem.*	60

FRAIS.

Emballage, 2 pagodes par balle.
Fret ou nolis pour Pondichery, 4 pagodes *idem.*
Commission d'achat, 5 pour cent.



YANAON.

YANAON.

Les Français possèdent cet établissement sur la côte du royaume de Golconde, à 16d 43′ de latitude Nord et par 80d 5′ de longitude. C'est un bourg dont la population n'est que de trois à quatre mille ames. Il est situé sur une petite rivière qui porte son nom. Il n'a presque point de territoire dans sa dépendance.

Les bâtimens du pays se retirent dans la rivière d'Yanaon qui ne peut en recevoir que du port de 100 tonneaux et au-dessous; ils y sont en sureté, à moins qu'il ne vienne des débordemens extraordinaires; ce qui arrive quelquefois: on en a vu de transportés à plusieurs lieues dans les terres où l'on a été forcé de les démolir.

Le comptoir d'Yanaon est rivalisé par Ingeran, établissement anglais, situé sur la rive opposée. Ces Insulaires ont, dans le royaume de Golconde, la même prépondérance qu'ils ont su acquérir dans le reste de l'Inde; ils nomment même la rivière du nom de leur comptoir, en sorte qu'elle en porte un différent chez les Anglais et les Français.

La permanence du séjour de ces Insulaires en Asie y a beaucoup répandu leur langue; elle est bien entendue par plusieurs ouvriers des environs d'Yanaon; ce qui en rend désormais la connaissance utile aux agens des maisons françaises qui iront s'y fixer.

J'ai déjà dit que c'est dans les environs d'Yanaon que l'on fait la plus grande partie des guinées qui forment la base des cargaisons que les Français achètent à la côte de Coromandel. On peut juger de la quantité de toiles de cette espèce, que l'on fabrique dans le Nord de cette côte, par l'étendue du pays dont les habitans se livrent à ce genre d'industrie; elle est de plus de quarante

lieues autour des établissemens français et anglais qui en sont les marchés.

J'ai fait connaître, au commencement de ce chapitre, que pour traiter d'une manière utile à Yanaon, il faut avoir un agent qui y réside constamment, qui soit connaisseur en toiles de coton, et assez adroit pour s'affectionner les tisserands ; cela est d'autant plus nécessaire que les toiles se vendent en écru, et que l'on est obligé de les faire blanchir soi-même : cette opération met les acheteurs dans la nécessité d'avoir une blanchisserie ; ils louent ou achètent pour cela une prairie dans laquelle il y a un réservoir d'eau ou un petit étang ; ils occupent là depuis vingt jusques à trente blanchisseurs appelés *Ménates* dans le pays.

On se sert, à la côte de Golconde, comme à Pondichery, de grands Dabauchis ; ils remplissent les mêmes fonctions et aux mêmes conditions. Le payement des toiles que l'on achète se fait en numéraire et en or par préférence (1) ; aussi tous les contrats sont stipulés en pagodes à trois figures ; cette monnaie est préférée aux roupies dans tous les grands payemens. Les avances que l'on fait pour la fabrication y sont les mêmes que dans le reste de la côte de Coromandel.

Les pluies qui tombent en très-grande abondance dans l'intérieur des royaumes de Golconde et d'Orixa, et qui commencent, tous les ans, dans les premiers jours de messidor (20 juin) et finissent ordinairement vers le 10 brumaire (30 octobre), y occasionnent, en thermidor et fructidor (août et septembre), des inondations considérables qui font souvent de grands dégâts. La communication d'une aldée à l'autre ne peut avoir lieu, pour lors, que par des bateaux, ce qui la rend pénible et de quelques dangers ; au surplus, ces débordemens n'influent point sur le climat, qui est sain.

(1) Voyez les articles : Pondichery et Madras.

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

On pourrait vendre à Yanaon du fer, du cuivre, du corail, du vin fin en bouteilles et de l'eau-de-vie.

MONNAIES.

La pagode à trois figures est celle qui a le plus de cours; elle est reçue en compte pour 4 roupies; elle se divise en 32 fanons.

Pagode à l'Étoile. Elle perd 10 pour ÷ sur celle à trois figures.

Roupies. Celles des différentes villes de la côte de Coromandel ont cours à Yanaon, mais celles de Pondichery y sont préférées; les autres perdent quelques dabouds.

La roupie se divise en 16 anas.	Monnaies de compte qui n'existent pas.
L'anas . . . . en 40 gandas.	

Dabouds. Petite monnaie de cuivre dont 60 pour la roupie.

COMPTES. Ils s'y tiennent de deux manières :

1°. En pagodes à trois figures et fanons.

2°. En roupies, anas et gandas.

Les Français, après avoir établi leurs comptes en pagodes à trois figures, les réduisent en pagodes à l'Étoile, en y ajoutant 10 pour cent d'agio.

Les Anglais, dans les leurs, divisent la pagode à trois figures en 46 fanons, et le fanon en 80 cashs : ces monnaies sont imaginaires.

POIDS et MESURES.

Les poids sont la garsse, le man et la serre.

La garsse se divise en 60 mans et pèse	4500 liv.	marc.
Le man. . . . . . en 30 serres; il pèse	75 liv.	d°.
La serre équivaut à	2 liv. ½	d°.

La mesure est la COUDÉE de 17 pouces français.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Yanaon fournit :

Des toiles dites guinées, depuis 14 jusques à 36 conjons ;

Des toiles du Nord, pliées à livret, qui sont d'une grande beauté. Il y en a qui valent jusques à 30 pagodes la pièce de 27 aunes;

Des toiles à 4 fils;

Enfin, des toiles dites batistes, qui imitent assez bien les nôtres, quoiqu'elles soient de coton.

PROPORTION *dans lesquelles il convient d'acheter les toiles à Yanaon, relativement à leur consommation en France ; avec les prix auxquels on les paye ordinairement en les contractant sur les lieux.*

SAVOIR:

				Prix de la Courge, en pagodes à trois figures.
400	balles guinées blanches	de	15 conjons.	32 $\frac{1}{2}$
400	d°.	d°.	19	42 $\frac{1}{2}$
100	d°.	d°.	23	50 $\frac{1}{2}$
50	d°.	d°.	26	60
20	d°.	d°.	30	82
970	balles de 40 pièces chaque.			

Ces toiles avaient autrefois de 29 à 30 aunes françaises de long ; les tisserands ne leur en donnent aujourd'hui que 27 à 28 sur $\frac{5}{6}$ à $\frac{7}{8}$ de largeur.

FRAIS

FRAIS que font les Toiles.

Commission d'achat, de vérification et de réception, cinq pour cent.

Blanchissage, une pagode et demie la courge.

Emballage, deux pagodes par balle.

Frêt ou nolis d'Yanaon à Pondichery, quatre pagodes par balle.

EXPÉDITIONS pour la Côte de COROMANDEL.

Les expéditions pour cette côte ont rarement le but unique de ne porter en retour que les toiles qu'elle fournit; on les lie ordinairement avec celles pour le Bengale, soit pour avoir des cargaisons mieux assorties, soit parce que Pondichery ne présente que rarement des objets utiles qui puissent servir de lest aux vaisseaux; pendant que l'on trouve pour cela au Bengale du salpêtre et du sucre que l'on vend avec avantage en Europe (1).

On ne se bornerait donc aux seuls articles de la côte de Coromandel que dans le cas particulier d'un besoin extraordinaire, ou parce que la connaissance d'un trop grand nombre de vaisseaux expédiés pour le Bengale y ferait craindre de la cherté et des difficultés à s'y pourvoir.

Une expédition particulière, dirigée par un capitaine ou par un subrécargue, remplirait difficilement ce dernier but; ils éprouveraient des difficultés à se procurer la quantité de toiles nécessaire pour former une cargaison entière, dans le temps circonscrit de la durée d'une mousson; mais une compagnie y

(1) On trouve quelquefois à Pondichery des Coris qui y sont apportés des Maldives, et que l'on vend en France avantageusement, lorsque la traite des nègres est en activité.

parviendrait aisément à l'aide de ses agens à Pondichery qui entretiendraient une fabrication active dans toute la côte.

Il est donc plus ordinaire de rapporter, dans une même cargaison, les marchandises du Bengale avec celles de la côte de Coromandel : c'est la marche qui a été souvent suivie par des armateurs particuliers qui ont fait ce commerce dans les courts intervalles de liberté dont ils ont joui ; et comme elle est généralement la plus convenable, je renvoie à donner les plans d'expédition pour Pondichery, à la fin du chapitre suivant où je traite du commerce du Bengale.

J'ajouterai seulement ici une observation qui peut servir, dans plusieurs cas, à multiplier les opérations d'une compagnie : c'est que l'on peut lier une expédition à la côte de Coromandel avec celles de la côte de Malabar.

On a vu, à la page 197, que pour arriver à cette dernière côte dans la saison convenable, on est obligé d'attérir préalablement à Pondichery dans les premiers jours de fructidor (20 août), afin d'y attendre le renversement de la mousson du Nord-Est qui, ordinairement, n'a lieu qu'à la fin de vendémiaire (du 20 ou 25 octobre). Ce séjour de près de deux mois à Pondichery permet à un vaisseau d'y recevoir la moitié de sa cargaison en toileries, pour aller l'achever ensuite en poivre à la côte de Malabar. Ce genre d'opération réunit les avantages du commerce des deux côtes, et nécessite un emploi de fonds moins considérable ; mais il ne peut être exécuté qu'à l'aide d'une maison à Pondichery qui aurait fait fabriquer à l'avance les toiles que l'on y chargerait.

CHAPITRE VI.

BENGALE.

Ce pays, si renommé par sa richesse et par son industrie, est une vaste partie de l'Asie, située au Nord-Est de la presqu'isle de l'Inde et dans le fond du golfe qui porte son nom; il est arrosé par le Gange, fleuve célèbre par son étendue, que l'on dit être de mille lieues, par les biens qu'il procure au pays immense qu'il traverse, par les dangers qu'il présente aux vaisseaux qui le remontent, et par la félicité qu'il promet à ceux qui peuvent se baigner dans ses eaux salutaires, suivant la croyance des peuples qui habitent ces contrées fortunées; mais que tous les genres de despotisme ont rendu malheureux.

C'est ici que la nature a prodigué tous ses bienfaits; mais c'est là que la boîte de Pandore a été brisée. Hommes bons, mais faibles, doit-on vous considérer avec des yeux de pitié, ou doit-on vous estimer? vous savez souffrir avec résignation, il est vrai; mais vous ne savez pas briser vos chaînes; vous présentez à l'univers le spectacle d'un peuple favorisé par la nature, mais qui ne sait pas se rendre heureux; et vous avez toujours été à la disposition du premier audacieux qui vous a présenté des armes et des fers.

Koulikan, qui craignait les murmures d'une armée qu'il n'avait pas payée depuis long-temps, lui indiqua le Bengale comme le lieu où elle trouverait sa caisse militaire. Ce malheureux pays devint, pendant dix ans, la proie d'une soldatesque effrénée, qui ne le quitta qu'en emportant toutes les richesses qu'elle avait pu

amasser, et qu'après avoir fait endurer à ses habitans tous les maux qui naissent de l'anarchie militaire.

Un pays riche, un peuple faible et industrieux, devaient nécessairement attirer les regards de l'avide Angleterre; c'était peu d'y commerçer avec avantage, il fallait s'en emparer et en expulser les nations européennes qui venaient y faire des échanges légitimes; l'Angleterre forma ce projet, et, pour arriver à ses fins, elle employa ses armes favorites : l'intrigue, les sourdes menées, la violation de ses engagemens, le talent de juger les circonstances, et peu de forces réelles.

Devenue souveraine dans le Bengale sous le nom de sa compagnie, elle voulut en éloigner les Français qui possédaient Chandernagor : elle suscite une guerre, profite avec habileté d'un règne faible, et fait signer à Louis XV, en 1763, un traité, monument éternel de sa honte et le déshonneur du nom français.

Il fut stipulé, par ce traité, que la France s'obligeait à ne point ériger de fortifications à Chandernagor et à n'entretenir aucune troupe dans le Bengale.

Dès ce moment, nous éprouvâmes les vexations les plus criantes; nos loges furent insultées; les Anglais enlevèrent nos ouvriers, déchirèrent, sur les métiers, les toiles que nous faisions fabriquer; enfin, ils exigèrent que leurs cargaisons fussent choisies, avant que nous ne pussions rien acheter, même dans la ville de Chandernagor qui nous appartenait : tel est le degré d'humiliation auquel nous fûmes réduits par ce fatal traité.

Ainsi, dans l'état où l'ancien Gouvernement a laissé nos affaires au Bengale, nous ne pouvons y éprouver que des dégoûts, sans en retirer aucun avantage réel pour notre commerce; car, si les Anglais laissent encore flotter notre pavillon dans le Gange, c'est parce que nous n'achetons que de la seconde main : ce qui augmente de 20 pour cent le prix de nos marchandises; c'est à ces conditions qu'ils nous permettent d'aborder à Calcuta, bien assurés

assurés qu'ils sont que nous ne pourrons supporter leur concurrence en Europe.

Il m'est douloureux, sans doute, en décrivant le commerce de cette précieuse partie de l'Inde, de ne pouvoir présenter aux lecteurs qu'un tableau aussi affligeant. Pourquoi ne pouvons-nous porter nos productions aux peuples paisibles du Bengale ? Pourquoi ne pouvons-nous acheter les produits de leur industrie dans leurs ateliers ? parce que l'Angleterre ne met d'autres bornes à son ambition, que l'envahissement du commerce du monde entier.

Espérons qu'enfin le nom français, si respecté en Europe, jouira de quelque considération en Asie, et que notre Gouvernement, jaloux de la gloire que nos armées ont acquise, glorieux de commander à un peuple qui ne sait pas reculer devant ses ennemis, rendra au commerce la liberté qui fait son essence, et assurera à notre pavillon la considération qui accompagne par-tout nos drapeaux.

Mais, ce n'est pas assez pour l'Angleterre de s'être approprié l'immense pays du Bengale, elle détruit elle-même le fondement de sa prospérité par la tyrannie affreuse qu'elle exerce sur les peuples malheureux qu'elle a su s'assujettir ; elle étouffe leur industrie, les force à déserter des ateliers qui ne leur présentent, pour prix de leur labeur, que la misère et le désespoir.

Je ne puis résister au désir de faire connaître le monopole affreux que l'avidité des Anglais leur fait exercer dans le Bengale ; c'est leur compatriote *Bolts* qui le leur reproche ; lui qui en avait été le témoin pendant qu'il exerçait à Calcuta les fonctions d'*Alderman* ou juge de la cour du Maire ; lui qui s'était porté le défenseur des habitans de ces tristes contrées, et qui obtint, en 1784, du parlement d'Angleterre, le redressement d'une partie des abus qu'il reprochait à la compagnie et à ses agens. J'ai connu cet homme judicieux et humain, dans mes voyages, et c'est avec plaisir que je lui rends ici le tribut d'estime

qu'il mérite. Il est certain que, si le Bengale n'a pas encore succombé sous l'oppression, si ces riches contrées ne sont pas encore désertes, c'est à sa vertueuse fermeté que l'Angleterre en est redevable.

« On peut dire avec vérité, s'écrie-t-il, (1) que le commerce » de l'intérieur de ce pays, et sur-tout l'achat des cargaisons de » la compagnie pour l'Europe, ne présentent aujourd'hui qu'une » scène continuelle d'oppression et de tyrannie. Chaque article » de ce commerce est réduit en monopole. Les tisserands et les » manufacturiers ne tirent de leurs travaux que ce qu'il plaît à » la compagnie de leur en donner. Les Anglais, leurs Banians » et les Gomasthas noirs décident arbitrairement du prix et de » la quantité de marchandises que les fabricans sont obligés de » leur fournir.

» Tous les Gouverneurs de la compagnie dans le Bengale se » sont efforcés d'envoyer en Europe des cargaisons plus fortes » que leurs prédécesseurs, afin d'acquérir, auprès des Directeurs, » la réputation d'habileté; et, pour parvenir à ce but, ils ont » employé la rigueur et la force. J'ai déjà dit que la compagnie » et ses employés traitaient les fabricans comme autant d'esclaves; » que les agens des compagnies hollandaises et françaises en » avaient souvent formé des plaintes, et qu'ils avaient demandé » de partager, avec les Anglais, le nombre de ces ouvriers. Il » n'est pas possible de décrire les cruautés qu'on a exercées » contre ces malheureux, qui sont à la fois manufacturiers et » laboureurs. Il arrive souvent que, pendant que les collecteurs » des tailles les oppriment d'un côté pour les impôts qu'on en

(1) Voyez l'Etat civil, politique et commerçant du Bengale, ou Histoire des conquêtes et de l'administration anglaise dans ce pays, ouvrage traduit de l'anglais de Mr. Bolt par Mr. Demeunier, tome second, page 133.

» exige, les soldats et les Gomasthas de la compagnie les pressent » de l'autre avec tant de dureté pour les marchandises qu'ils » doivent livrer, qu'ils sont hors d'état de payer les revenus » publics; en mettant à part l'injustice et l'atrocité de ces pro- » cédés, qui n'ont peut-être jamais eu d'exemple, nous convien- » drons que, lorsque ce pays n'appartenait point aux Anglais, » la compagnie suivait, en cela, les vues de toutes les sociétés » commerçantes qui ne cherchent que le gain : mais, depuis » qu'elle est devenue souveraine du Bengale, le même plan de » conduite, qu'elle n'a point changé, ne ressemble-t-il pas à » celui de cet insensé qui tuait sa poule d'or pour en avoir à » l'instant tous les œufs?

» Afin de mieux développer les vexations des Anglais dans le » Bengale, il est à propos d'expliquer de quelle manière se fait » l'achat des cargaisons par les agens de la compagnie pour » son propre compte, ou par les marchands particuliers de la » Grande-Bretagne qui sont au service de la compagnie ou qui » travaillent pour le leur.

» Dans l'un et l'autre cas, les Banians engagent par mois les » facteurs ou agens appelés Gomasthas, un chef qui les dirige, » un mahuric ou calculateur, et un caissier; et on les envoie tous » dans l'intérieur du pays, avec quelques soldats et coureurs. » Les coureurs sont employés à porter les lettres d'un endroit à » l'autre; comme il n'y a pas de postes régulières, chaque » marchand en entretient une à ses frais. Le Gouverneur de » Calcuta ou celui des autres factoreries leur donne, en partant, » un Perwanah pour le Zemindar du district où ils vont faire » des achats. On ordonne à ce Zemindar de ne pas traverser les » projets des agens de la compagnie, mais de leur accorder » tous les secours dont ils auront besoin. On se procure ensuite » auprès des banquiers, en payant le change courant, une » somme convenable des espèces de roupies qui ont le plus de

» cours dans les cantons où l'on va faire des achats. Les manu-
» facturiers reçoivent ces roupies pour premières avances. La
» compagnie expédie en même temps, sous un passe-port, la
» quantité des marchandises d'Europe ou d'Asie qu'elle croit
» pouvoir vendre aux fabricans. Ces marchandises forment le
» dernier payement, lors de la livraison de celles du Bengale,
» et servent ordinairement à solder les comptes.

» Après que les Gomasthas sont arrivés à la ville des manu-
» factures, ils choisissent une habitation qu'ils appèlent Cut-
» cherrie; ils y convoquent, par le moyen de leurs soldats et
» coureurs, les courtiers appelés Dallals et Pikars, ainsi que les
» fabricans. Le chef des Gomasthas en arrache des billets par
» lesquels ils s'engagent à livrer, au temps et au prix qui est
» fixé, une certaine quantité de marchandises dont il leur donne,
» d'avance, une partie de la somme. Les Gomasthas n'attendent
» pas le consentement des manufacturiers pour les faire signer;
» et, lorsqu'ils veulent faire valoir leurs droits en refusant
» l'argent qu'on leur offre, on les attache à un poteau pour
» leur donner le fouet.

» Lorsque les étoffes sont finies, on les rassemble dans un
» magasin destiné à cet effet, après qu'on les a marquées du
» sceau des tisserands; elles y restent jusqu'à ce que les Gomasthas
» veuillent bien tenir un *Kattan* pour assortir et déterminer le
» prix de chaque pièce : cette opération se fait par un officier
» appelé l'Assortisseur de la compagnie; et, si l'on n'a pas été
» témoin des injustices qui se commettent dans son département,
» il n'est pas possible de les imaginer. Les prix, que les
» Gomasthas et les assortisseurs de la compagnie fixent, de
» concert, à ces marchandises, sont au moins de 15 et quelquefois
» de 40 pour cent plus bas qu'elles ne se vendraient dans un
» bazar public. Le tisserand, qui voudrait tirer de ses travaux le
» juste prix qui lui est dû, fait souvent des tentatives pour
» vendre

» vendre ses étoffes, en cachette, aux Gomasthas des compagnies » hollandaises et françaises, qui sont toujours prêts à les acheter. » L'agent de la compagnie anglaise ne manque pas d'envoyer » ses espions chez les manufacturiers, et il arrive, ordinairement, » qu'on arrache, par force, la pièce de dessus le métier, » lorsqu'elle est près d'être finie. Les Gomasthas, revêtus de » tant d'autorité, font des achats pour leur compte et pour celui » des Banians qui sont leurs amis. Ils revendent, sur le champ, » leurs marchandises aux compagnies étrangères, ou bien ils les » envoient à Calcuta avec celles de la compagnie anglaise sous » son passe-port, et ils gagnent, au moins, 20 pour cent dans » ces petits trafics secrets.

» Les manufacturiers n'ont pas même la ressource de pouvoir » demander justice au Nabab. Ce fantôme de Prince est dans » une dépendance entière de la compagnie, et il ne s'aviserait » pas de défendre ses sujets contre la tyrannie. Il arrive souvent » que les tisserands, pour avoir osé vendre des marchandises » qui leur appartenaient, et les Dallals et Pikars, pour y avoir » contribué et pour l'avoir souffert, sont saisis, emprisonnés, » mis dans les fers, condamnés à des amendes énormes, fouettés » et chassés d'une manière ignominieuse de leur caste. Si les » tisserands ne peuvent pas remplir les engagemens que les » agens de la compagnie leur ont imposés par force, on saisit » et on vend sur le champ leurs biens pour en tirer le profit » que la compagnie attendait des travaux qu'il a été impossible » à ces malheureux d'exécuter. Les Nagaads (devideurs de soie » écrue) ont été si opprimés, qu'on en a vu plusieurs *se couper* » *les pouces* pour n'être plus obligés à devider de la soie. »

Le lecteur étonné demandera, sans doute, comment il est possible que les agens de la compagnie anglaise aient pu se permettre des vexations aussi révoltantes? comment les Directeurs

ne les ont pas réprimées dans le principe ? La réponse à ces questions est facile : La compagnie s'enrichissait des vexations de ses agens ; ceux-ci acquéraient auprès d'elle la réputation d'habileté ; tous étaient intéressés à opprimer les malheureux habitans du Bengale : tels sont les effets ordinaires du monopole, qui détruit lui-même l'instrument de ses propres bénéfices pour hâter ses jouissances. A ce seul nom, tous les Souverains doivent trembler, eux qui ont autant d'intérêt à conserver la prospérité de leurs États, que les monopoleurs en ont à hâter leur ruine.

Les principaux établissemens que les Européens possèdent dans le Bengale sont celui de Calcutá aux Anglais et Chandernagor aux Français (1) ; le premier est situé à 25 lieues de l'embouchure de la rivière d'*Ougly* (2); le second à neuf lieues au-dessus : il faut donc remonter ce fleuve pour arriver dans ces deux villes; ce qui présente des difficultés et des risques qui occasionnent quelquefois des naufrages. On conçoit les raisons qui déterminèrent les deux compagnies rivales à placer ces établissemens aussi loin de la côte. C'était pour être plus à portée de communiquer avec l'intérieur de ce pays immense et de rassembler avec plus de facilité les productions précieuses de son sol et de son industrie. Sous ce rapport, ils ont été bien vus.

Mais on ne peut se dissimuler que, s'ils offrent des avantages par leur éloignement de la côte, ils présentent aussi de grandes difficultés à cause de la nécessité de faire remonter, à des vaisseaux, un fleuve rapide, rempli de bancs de sable mouvans

(1) Les Danois ont aussi Serempore, et les Hollandais Chiasurah.

(2) La rivière d'Ougly n'est autre chose qu'un bras du Gange qui s'en est séparé à *Morchia*, et qui se perd dans l'Océan ; elle est peu connue sous ce nom, si ce n'est des navigateurs. C'est pourquoi j'en ai toujours parlé comme du Gange lui-même. On l'a nommé aussi le petit Gange.

sur lesquels on échoue souvent : accident qui entraîne presque toujours la perte du vaisseau.

L'amiral Watson vainquit toutes ces difficultés : il fit remonter le Gange à un vaisseau de soixante et dix canons, qu'il conduisit jusques devant Chandernagor. Son audace a excité l'émulation; l'expérience et l'observation, qui en sont la suite, ont diminué le nombre des naufrages, mais on trouvera toujours des dangers réels à remonter ce fleuve, malgré l'habileté des pilotes, et sur-tout de ceux de la nation anglaise, beaucoup plus pratiques que les autres (1).

Il semble naturel de penser qu'il serait prudent de laisser les gros vaisseaux à l'entrée de ce fleuve, *à Goulpy* par exemple, où ils s'arrêtaient tous autrefois, et de faire descendre leur cargaison de Calcuta ou de Chandernagor par des petits bâtimens. On éviterait, par cette mesure, des dangers réels : cependant

---

(1) Les bâtimens de ces pilotes sont du port de 60 à 80 tonneaux ; plusieurs sont mâtés à brigantin, d'autres en goelette, quelques-uns à cutter ; tous sont solides et tiennent la mer par de gros temps.

L'abbé Raynal dit que les vaisseaux qui veulent remonter le Gange, transportent leurs espèces à bord des bots des pilotes qui marchent devant eux. Il avait été mal informé : ces bots ont plusieurs pilotes ; ils en donnent un au premier navire qui le demande, et restent à la mer jusques à ce que tous les pilotes qui tiennent à cet armement soient employés.

Dans la saison des débordemens, qui ont lieu en fructidor et vendémiaire (septembre et octobre), les difficultés et les dangers pour remonter le Gange étant plus grands, les subrécargues se rendent, quelquefois, à Calcuta sur des bateaux du pays, appelés *Bazara*, qui sont du port de quatre à cinq tonneaux, faciles à manœuvrer et assez commodes ; on y embarque alors le numéraire destiné aux achats. Mais, hors ce cas, les espèces restent à bord du vaisseau ; on les place de manière à pouvoir les mettre promptement dans un des bateaux qui le suivent toujours, lorsqu'on prévoit des risques.

les Anglais, si attentifs à profiter de tout ce qui peut contribuer au succès de leur commerce, ne suivent pas cette marche que la nature des choses semble indiquer.

Les vaisseaux qui remontent le Gange sont obligés de mouiller, lorsque le flux cesse, et d'attendre son retour pour continuer leur route. Il est aussi beaucoup de cas où, pour éviter d'être jettés sur un banc, ils sont forcés de laisser tomber l'ancre. Mais la rapidité du courant ou de la marée est quelquefois si grande, qu'il faut couper le cable pour éviter de nouveaux dangers. Plusieurs vaisseaux ont ainsi perdu toutes leurs ancres, avant d'arriver à leur destination, ce qui les obligeait d'en envoyer chercher à grands frais à Calcuta; il y en a même qui en ont perdu jusques à dix.

Ces évènemens sont souvent produits par de véritables dangers; mais les pilotes anglais les exagèrent quelquefois, dans la vue de vendre, à très-haut prix, des ancres et des cables que le capitaine de port de Calcuta, qui en fait le commerce, leur fournit. Je conseille aux vaisseaux qui vont au Bengale de s'en munir d'un plus grand nombre que celui ordinaire; et d'avoir à bord au moins une grande ancre, quatre de bossoir et deux à jet. Les pilotes les voyant ainsi pourvus, désespérant de les réduire à un besoin pressant, renonceront à une supercherie qui, dans tout autre pays, serait sévèrement punie. C'est aussi une précaution que la prudence exige, soit pour éviter des frais considérables, soit pour ne pas retarder le vaisseau dans sa marche, et sur-tout pour ne pas l'exposer plus de temps aux dangers que présente le fleuve.

Au surplus, le salaire ordinaire des pilotes, pour faire remonter un navire de la portée de cinq à six cents tonneaux jusques à Calcuta, est de cinq à six cents roupies.

Les bâtimens doivent prendre aussi à leur service, et suivant leur grandeur, six ou huit bateaux appelés dans le pays *Bourri-de-nage;*

de-nage; ils sont armés chacun de huit hommes; on les emploie à tenir le navire dans le fil du courant, lorsque le cas l'exige, et leurs équipages servent au cabestan, lorsqu'on lève l'ancre, ce qui facilite les appareillages qui doivent être faits avec célérité. Ces bateaux ne quittent les navires que lorsqu'ils sont amarrés devant Calcuta; on les paye de 20 à 25 roupies chaque. On met ordinairement de 8 à 12 jours pour s'y rendre; lorsqu'on est favorisé par les vents, on n'en met que la moitié; il en faut deux ou trois de plus pour aller à Chandernagor (1).

Les vaisseaux ne doivent pas tirer plus de quatorze pieds d'eau; ceux qui en prennent davantage sont obligés de s'alléger d'une partie de leur chargement, que l'on met sur des bâtimens du pays (2).

Après avoir doublé la pointe des Palmiers, les capitaines qui vont au Bengale doivent faire route pour rencontrer les bots des pilotes, qui sont mouillés ordinairement entre la rade de Balassor et celle de Pipli. « C'est pourquoi (dit Daprès de Manévillette) » en gouvernant au Nord et au Nord-Nord-Ouest, on ne peut » guères manquer de les trouver. »

Mais comme, dans ces parages, le temps est souvent couvert pendant les mois de thermidor, fructidor et vendémiaire (août, septembre et octobre), et que les navires ne peuvent être

---

(1) La distance de Calcuta à Chandernagor n'est, comme il a *été déjà* dit, que de 8 à 9 lieues; mais, à cause de quelques bancs qui se trouvent dans ce trajet et sur lesquels il y a peu d'eau dans les marées ordinaires, les vaisseaux s'arrêtent à Sirampour, comptoir danois; ils attendent là les grandes marées de la pleine lune ou de son renouvèlement pour se rendre à Chandernagor.

(2) Lorsque l'amiral Watson fit remonter son vaisseau devant Chandernagor, il l'avait totalement déchargé pour le réduire au tirant d'eau que comporte le fleuve.

apperçus que de près, ils doivent tirer, par intervalle, des coups de canon pour avertir les pilotes (1).

La saison la plus convenable pour arriver au Bengale est depuis le 10 ventose jusques à la fin de fructidor (commencement de mars jusques au 15 septembre). Comme, dans cet espace de temps, les vents qui règnent dans le golfe varient de différens points de l'horison, on doit diriger sa route sur les instructions de *Daprès de Manévillette*.

Les difficultés que l'on trouve à remonter le Gange semblent indiquer de n'y envoyer que des petits navires; il est certain que ceux depuis 250 à 400 tonneaux feront toujours la navigation de ce fleuve avec de moindres dangers que ceux de six à sept cents tonneaux : une compagnie qui aurait un entrepôt à l'isle de France et une maison pour y régir ses affaires en Asie (2) ne devrait y envoyer que de ces premiers; elle y trouverait aussi d'autres avantages.

En n'expédiant que de petits bâtimens à Calcuta ou à Chandernagor, on pourrait les destiner à ne rapporter que des marchandises du Bengale; ils seraient conséquemment dispensés de toucher à Pondichery, à leur retour; leurs voyages ne seraient alors que de cinq mois ou environ. Les navires partiraient de l'Isle de France le 15 thermidor (premiers jours d'août), ils seraient rendus à leur destination vers le 15 fructidor (premiers jours de

---

(1) Lorsque les pilotes montent à bord des vaisseaux, ils y portent une caisse contenant du rhum et autres liqueurs fortes. Les capitaines doivent la faire porter dans leur chambre et surveiller l'usage que les pilotes en font. Ils sont quelquefois sujets à s'enivrer : l'on conçoit les dangers qui peuvent résulter de cet état.

(2) Voyez l'article Isle de France considérée comme l'entrepôt de notre commerce dans l'Inde, page 32.

septembre); ils quitteraient le Gange le 10 frimaire (30 novembre), pour être de retour dans l'Isle le 20 nivose (10 janvier).

Mais, si un capitaine, en sortant du Bengale, était chargé de prendre à Pondichery des marchandises de la côte de Coromandel, son voyage serait alors de deux mois de plus, parce qu'il ne pourrait quitter le Gange qu'un mois plus tard, afin d'aborder avec sécurité à Pondichery (1), où il lui faudrait près d'un mois de séjour pour compléter son chargement.

Les vaisseaux partant d'Europe, et destinés pour la côte de Coromandel et le Bengale, doivent mettre à la voile dans les premiers jours de ventose (fin février), pour arriver à Pondichery vers le 15 messidor (premiers jours de juillet); un mois de séjour dans la rade de cette ville suffit pour débarquer les marchandises et les piastres destinées aux achats à faire à la côte de Coromandel; ils en partiront le 15 thermidor (premiers jours d'août), pour arriver au Bengale 15 jours après; leur séjour dans le Gange sera de cinq mois; ils le quitteront le 30 nivose (20 janvier) pour retourner à Pondichery, afin d'y prendre les marchandises de la côte de Coromandel; ils en partiront à la fin de pluviose (20 février), et ils arriveront en France dans les premiers jours de thermidor (20 juillet), après un voyage de 17 mois.

La fertilité du Bengale est étonnante : tout concourt à le rendre

---

(1) Lorsque la mousson du Nord-Est succède à celle du Sud-Ouest, les ouragans qui ont lieu dans le golfe du Bengale sont plus fréquens et plus impétueux que dans le changement contraire; la mer brise alors avec une violence extrême sur la côte de Coromandel, ce qui expose les vaisseaux mouillés dans les rades de cette côte à des périls éminens. Il ne convient donc de s'y arrêter que lorsque la nouvelle mousson n'est plus dans sa grande force; ce qui n'a lieu que dans les premiers jours de nivose (à la fin de décembre).

l'un des pays les plus productifs de la terre ; la chaleur y est constante, sans y être trop forte ; il est arrosé par le Gange et par une multitude de petites rivières qui le coupent en tout sens, et, par-dessus tout cela, il éprouve des pluies qui durent presque constamment pendant les mois de thermidor, fructidor et vendémiaire (août, septembre et octobre) ; il réunit donc les deux plus grands agens de la végétation : la chaleur et l'eau.

La privation de l'un de ces principes de la végétation ferait bientôt un vaste désert de cette florissante contrée : on connaît les maux que lui occasionna la sécheresse qui eut lieu en 1769. La grande récolte de cette année manqua absolument, de même que la petite récolte de 1770. Les malheureux Bengalis éprouvèrent, à cette époque, toutes les horreurs de la famine ; on évalue à trois millions le nombre de ceux qui périrent de la mort la plus cruelle et la plus lente que les hommes puissent éprouver. Il est certain que, si la fin de l'année 1770 eût été semblable à celle de l'année précédente, c'en était fait de tous les habitans d'un pays si fertile, lorsque la nature ne fait aucune exception à ses lois.

Marchandises d'Exportation.

Le Bengale fournit le musc, l'opium, le salpêtre, le borax, des bois de teinture, du blé, du riz, de la soie, le safran d'Inde ou terramerita, de la lacque, du camphre, de l'esquine, du gingembre, de l'indigo, du sucre, du coton, une grande quantité de fruits. On y trouve des diamans et des rubis.

Les principaux objets, sur lesquels s'exerce l'industrie de ses habitans, sont le coton et la soie. On y fabrique beaucoup de salpêtre ; on y fait une grande quantité de sel ; enfin le pavot, dont la province de *Bahar* est presqu'entièrement couverte,

donne lieu à la manipulation de l'opium, qui forme une branche considérable du commerce des Européens avec le reste de l'Inde.

Le *MUSC* vient du Thibet; il est produit dans un petit sac en forme de vessie, de la grosseur d'un petit œuf de poule, qui croît sous le ventre d'une espèce de chevreuil. Chacune de ces vessies fournit au plus demi-once de musc; il est presque toujours fraudé malgré les efforts du Gouvernement, et si ce n'est dans sa qualité, du moins dans son poids, au moyen de quelques parcelles de plomb que l'on introduit dans les vessies.

L'*OPIUM* (1) est le produit d'une incision que l'on fait au pavot; il en découle quelques larmes d'une liqueur laiteuse que l'on recueille avec soin. On l'humecte, et on le pétrit avec de l'eau ou du miel, jusques à ce qu'il ait acquis la consistance et la viscosité de la poix; on le réduit en petits pains. Le plus estimé est celui qui est un peu mou, qui obéit sous le doigt, qui est inflammable, d'une couleur brune, noirâtre, d'une odeur forte et puante; celui qui est sec, friable, doit être rejetté. Au surplus, l'opium du Bengale est moins pur et moins estimé que celui qui vient de Syrie et de Perse.

Le commerce de l'opium donne souvent du bénéfice, mais il n'est pas sans inconvénient, à cause des soins et des attentions que la conservation de sa qualité exige.

Le *SALPÊTRE* est trop connu pour que j'en indique les propriétés; on sait de quel usage il est pour la poudre à canon, pour les arts, par l'acide qu'on en retire, et pour la pharmacie; il suffit de dire que celui du Bengale, où il est fort abondant, est

(1) La compagnie anglaise s'est réservée la vente exclusive de l'opium dans le Bengale; c'est à elle que les particuliers doivent avoir recours pour en acheter.

très-estimé. Il est un des meilleurs articles que l'on puisse prendre pour lester les vaisseaux : mais on doit veiller d'une manière toute particulière à ce qu'on n'en approche aucun corps enflammé, parce qu'il porte avec lui le principal agent de la combustion : l'*oxigène ;* de là vient qu'il n'a pas besoin du concours de l'air extérieur pour brûler, comme les autres substances inflammables,

C'est au salpêtre, dont il était lesté, que fut dû l'incendie du vaisseau *la Sirène de Marseille*, qui brûla à Ostende en 1789.

Le BORAX est d'une grande utilité dans le travail des métaux et dans plusieurs arts. Ce sel neutre a long-temps été la matière des recherches d'un grand nombre de chimistes qui l'ont cru un produit de l'art; mais, depuis qu'on a trouvé l'acide boracique dans les eaux de plusieurs lacs de la Toscane et principalement dans ceux de *Castel-nuovo* et de *Monto-rotonde*, on ne peut plus douter que ce ne soit l'ouvrage de la nature.

Le borax est reconnu aujourd'hui pour un sel formé par un acide particulier avec de la soude en excès; on le trouve en grande abondance, ainsi que le salpêtre, dans la province de *Patna* au Bengale.

BOIS DE TEINTURE. Ceux que l'on trouve au Bengale sont à-peu-près les mêmes que ceux des royaumes du Pégu, de Malaca et de la côte de Malabar. La qualité est cependant inférieure à ces dernières, sur-tout pour le *sapan*.

BLÉ. Le blé du Bengale n'est point un objet d'exportation; il s'en transporte seulement quelque peu à Pondichery et à Madras.

RIZ. Il est d'une très-bonne qualité et très-abondant au Bengale; on en exporte, tous les ans, un grand nombre de

cargaisons pour le golfe persique, Moka, l'Isle de France et Achem.

Soie. Celle du Bengale est très-commune, mal filée, et ne prend point d'éclat dans la teinture. On ne peut guères l'employer que pour la trame dans les étoffes brochées. C'est à *Cassimbazar* qu'est le marché général de cet article. D'où vient ce défaut de qualité dans une production aussi précieuse et aussi abondante au Bengale? La feuille qui nourrit le ver serait-elle mauvaise? Leur éducation abandonnée à la nature, leur séjour sur les arbres où les cocons sont alternativement exposés à l'action d'un soleil brûlant et à l'humidité des nuits dans un pays très-arrosé, altéreraient-ils leur qualité? C'est une question qui mérite d'être examinée : il est à présumer que les Anglais, qui en importent en Europe des quantités considérables, n'auront rien négligé pour perfectionner une des plus utiles productions de leur domaine, ou qu'ils auront reconnu que le mal était sans remède.

Safran d'Inde. Voyez le chapitre III de la côte de Malabar, page 118.

Celui du Bengale est inférieur à celui de cette côte.

Lacque ou *Lac.* C'est le produit d'une sorte de fourmi volante qui se trouve au Pégu, à Siam, au Bengale et au Malabar. Ces fourmis déposent la lacque sur des branches d'arbre ou sur des branchages que les habitans ont soin de piquer pour servir de soutien à l'ouvrage de ces insectes. On en retire une couleur rouge, aussi belle que celle de la cochenille. Lorsque cette belle couleur en a été séparée, la lacque perd beaucoup de son prix; on la nomme alors lacque en grain. Celle de Bengale est ordinairement de cette espèce; on l'emploie dans certain vernis et pour faire la cire à cacheter, que l'on colore avec du

vermillon ou du noir de fumée, suivant qu'on la veut rouge ou noire.

Camphre. C'est une substance qu'on retire d'une espèce de laurier qui croît aux Indes ; il a une odeur forte et se dissout facilement dans l'esprit-de-vin. Dans l'état où l'on l'achète en Asie, il est chargé de plusieurs matières hétérogènes : on le nomme alors camphre brut ; on le purifie en Hollande, où l'on en fait le principal commerce.

Esquine ou *Squine.* Cette racine tire son nom du pays de la Chine dont elle est originaire et d'où elle a passé dans les Indes ; elle est d'un brun rougeâtre en dehors et d'un blanc rougeâtre en dedans ; elle a un goût un peu âcre et pâteux, lorsqu'elle est verte ; mais, lorsqu'elle est sèche, son goût est terreux et un peu astringent ; il faut choisir celle qui n'est pas cariée. Elle sert à faire des tisanes sudorifiques que l'on emploie pour la guérison des maladies que le libertinage procure.

Gingembre que les Indiens appèlent *Zingibel.* C'est une racine sèche, dont la substance est résineuse et recouverte d'une écorce grise ; son goût est âcre, brûlant et aromatique comme le poivre ; il sert à divers usages : on le confit aussi au sucre. Celui de la Chine passe pour le meilleur.

Indigo. Les Anglais, qui ont introduit cette précieuse culture au Bengale depuis environ trente ans, en retirent des récoltes très-abondantes et très-riches qu'ils importent dans la métropole et qu'ils fournissent à une grande partie de l'Europe. Sa qualité s'est beaucoup perfectionnée et s'améliore chaque jour ; on estime aujourd'hui qu'elle tient le milieu entre celui de l'Isle de France et celui de St.-Domingue. Un auteur moderne a dit qu'il était très-

très-mauvais et mélangé de terre (1); mais il a été mal informé, ou il s'en est rapporté à des mémoires qui remontaient, sans doute, au commencement de cette culture au Bengale.

Sucre. Celle de la canne à sucre s'est aussi extrêmement accrue. Le Gouvernement Anglais, toujours empressé d'augmenter dans la métropole les productions inépuisables de la main-d'œuvre, a propagé avec soin cette culture sur les bords du Gange ; c'est ainsi qu'à la quantité considérable du sucre qu'il reçoit de ses colonies de l'Amérique, il a ajouté celle plus considérable encore qu'il retirera bientôt du Bengale ; et de là vient que ses nombreuses raffineries s'emparent peu-à-peu de la fourniture du sucre raffiné dans la majeure partie de l'Europe. Mais ce même Gouvernement, fidèle aux principes lumineux qui ont accru son commerce et sa prospérité à un point inconcevable, ne permet que la confection du sucre brut au Bengale, comme dans ses autres colonies.

Coton. Il est l'une des plus précieuses productions du Bengale par l'utilité que ses habitans en retirent pour fabriquer les toiles et les mousselines qui sortent de leurs nombreux ateliers, qui sont les plus belles du monde. Une semblable industrie aurait fait, à elle seule, de ces hommes malheureux le peuple le plus riche, s'il eût été bien gouverné. Le coton ne fait point un objet de commerce dans son état naturel; loin d'en exporter, en bourre, du Bengale, celui qui y croît n'est pas même suffisant pour la fabrication ; il en reçoit au contraire de la côte de Malabar.

Il n'en est pas de même du coton travaillé ; on sait quelle est la valeur immense en toiles et en mousselines que l'on exporte chaque année du Bengale. Il serait difficile d'en désigner exacte-

(1) Voyez le Dictionnaire universel de la Géographie commerçante, par J. Peuchet, Tom. II, page 788.

ment toutes les sortes et, à plus forte raison, chacune de leurs subdivisions. C'est ici particulièrement qu'il faut un connaisseur pour faire de bons achats, et que l'on doit appliquer tout ce qui a été dit à cet égard à l'article Côte de Coromandel.

Voici la nomenclature des principaux articles de ce genre, que l'on achète au Bengale pour importer en Europe.

GARRAS. C'est une toile de coton blanche, commune, dont les pièces tirent de quatorze et demi à quinze aunes de France; leur largeur est de $\frac{7}{8}$ à $\frac{11}{12}$ d'aune.

BAFFETAS. Autre toile de la classe des communes, mais supérieure aux garras; il y en a de deux longueurs différentes: les uns sont de 9 $\frac{1}{2}$ à 10 aunes, et les autres de 11 à 11 $\frac{1}{2}$; leur largeur varie aussi : elle est de $\frac{3}{4}$ et de $\frac{5}{6}$.

ÉMERTIS. Toile également dans la sorte des communes, mais d'une fabrication plus serrée que dans les précédentes; les pièces d'émertis tirent de onze aunes à onze aunes et demie; il y en a sur $\frac{3}{4}$ et sur $\frac{5}{6}$ de largeur.

Nota. Les trois qualités de toiles énoncées ci-dessus sont généralement employées en France pour l'impression ; elles éprouvent toutes beaucoup de variation dans leurs qualités et dans leur prix.

HAMANS. Toile fine et fort serrée; elle approche assez des toiles de Hollande; les pièces ont ordinairement de 9 à 9 aunes $\frac{1}{2}$ de long sur une aune $\frac{1}{16}$ de large.

CASSE. Espèce de mousseline (1) généralement fine ; il y en

---

(1) On trouve dans le Dictionnaire universel de la Géographie commerçante

a de 14 et de 16 aunes de long ; leur largeur varie beaucoup : on en fait sur $\frac{5}{6}$, $\frac{7}{8}$, $\frac{11}{12}$, $\frac{13}{12}$ et $\frac{15}{12}$ de large.

ADATIS. Mousseline d'une fabrication serrée, mais plus déliée que les casses ; les pièces ont de 8 à 8 aunes $\frac{1}{2}$ de long ; leur largeur est de $\frac{5}{6}$ à $\frac{11}{12}$.

DORÉAS. Autre mousseline dont il y a une très-grande variété de sortes et de finesses ; on en fait de rayées et à carreaux ; il y en a dont les pièces n'ont que 8 aunes, et d'autres qui en ont 16 ; leur largeur varie depuis $\frac{5}{6}$ jusques à $\frac{5}{4}$.

MALLEMOLE. Cette sorte de mousseline est une de celles qui varient le plus dans les degrés de finesse et qui est la plus difficile à bien apprécier ; la fabrication en est généralement claire et déliée ; les pièces tirent 16 aunes ; il y en a sur $\frac{3}{4}$ et sur $\frac{7}{8}$ de large.

NANSOUQUE. Autre mousseline dans le genre des mallemoles ; il y en a de 8 et de 16 aunes à la pièce ; on en fait de $\frac{5}{6}$ et d'une aune de large. Il n'y a point de toile qui éprouve plus de variation dans ses prix.

TANJEBS. Sorte de mousseline double qui est cependant dans la classe des claires ; il y en a d'unis, de rayés et de brodés ; on en fait sur 14 et 16 aunes de long ; leur largeur varie de $\frac{5}{6}$ à $\frac{11}{12}$.

TERINDANES ou *TERINDINS.* Mousseline unie que l'on peut

---

par J. Peuchet une définition du mot *Mousseline* que je crois devoir rapporter, parce qu'elle en donne une idée fort exacte. La voici :

« Toile toute de fil de coton, ainsi appelée parce qu'elle n'est pas bien unie, » et qu'elle a de petits bouillons sur la superficie qui ressemblent assez à de » la mousse. »

classer entre les Tangebs et la Nansouque. Les pièces de Terindins tirent 16 aunes de long; il y en a de $\frac{7}{8}$ et de $\frac{11}{12}$ de large.

Soieries. Le Bengale fournit une grande quantité d'étoffes de soie et coton, de soie pure, et de soie et or, dont l'introduction est prohibée en France, mais qui se consomment dans divers endroits de l'Inde, en Perse, en Arabie et en Turquie. On y fait aussi beaucoup de mouchoirs de soie.

Marchandises d'Importation.

On porte au Bengale des marchandises d'Europe et de celles de l'Inde.

Celles de l'Europe sont les suivantes :

Draps londrins seconds. Il faut les prendre des meilleures fabriques de Carcassonne, et dans le même assortiment que pour Pondichery.

Acier de Venise ou *d'Allemagne.* Il le faut en caisses.

Cuivre en pain ou *en plateaux.*

Fer. Il en faut de plat et de carré.

Vin. Il doit être de la meilleure qualité; on doit en porter en barriques de 30 veltes, et en bouteilles à longs bouchons. Ce dernier doit être vieux, fin, et en caisses de 40 bouteilles.

Eau-de-vie en barriques de 30 veltes. Il la faut d'une couleur blanche. Pour la conserver telle, le mieux, sans doute, serait de la porter en bouteilles; à défaut, il faut la mettre dans des futailles d'un bois qui fournisse le moins possible de parties colorantes, qui sont solubles dans l'esprit de vin. Le chêne blanc et le châtaignier me paraissent les plus propres à remplir ce but.

On peut encore se servir d'un moyen qui diminue l'intensité de

de la couleur : c'est de ne prendre que les trois cinquièmes de la partie à la preuve d'Hollande et les deux cinquièmes restant en trois six (1), c'est-à-dire, en esprit de vin de 33 à 34 degrés de l'aréomètre. A l'arrivée du vaisseau au Bengale, on y ajoutera la quantité d'eau nécessaire pour le réduire à la preuve d'Hollande, et l'on se servira de ce mélange pour décolorer, autant qu'on le pourra, la totalité de la partie.

FIL D'OR. On doit l'assortir de la manière suivante :

$\frac{5}{12}$ du N°. 5 S $\frac{1}{2}$
$\frac{4}{12}$ du 6 S
et $\frac{3}{12}$ du 6 S $\frac{1}{2}$

(1) Le trois six que l'on vend dans le commerce a un défaut capital qui provient d'une mauvaise fabrication : au goût brûlant qui lui est naturel, se joint une âcreté que l'adjonction de l'eau ne corrige point, et qui rend cette liqueur insupportable ; voilà pourquoi du trois six étendu d'eau fait toujours une mauvaise eau-de-vie.

Ce défaut vient de ce qu'on la rectifie à feu nu, pour en faire du trois six ; l'esprit de vin éprouve alors un coup de feu qui en décompose une partie, et qui lui donne cette âcreté qui semble écorcher le palais. Lorsqu'on fait cette rectification au bain Marie, l'esprit de vin, ne supportant que le degré moyen de la chaleur de l'eau bouillante, n'éprouve point cette décomposition et conserve ses qualités originelles.

Quelque chose que l'on fasse en alongeant de l'esprit de vin avec de l'eau, on ne le convertira jamais en véritable eau-de-vie ; le résidu de celle-ci, lorsqu'on la rectifie, n'est point de l'eau pure, mais au contraire de l'eau chargée de plusieurs principes constituans du vin, qui ont chacun leur goût et leur odeur, lesquels, étant bien éloborés par le temps, donnent à la vieille eau-de-vie les qualités qui lui sont particulières et que l'eau simple ne saurait jamais rendre à l'esprit de vin.

Je dois ces observations, comme plusieurs autres, à un Chimiste qui s'est occupé de cet objet, et que j'ai consulté sur différens sujets.

VELOURS *d'un poil et demi.* Ils doivent être dans l'assortiment suivant :

$\frac{7}{12}$ cramoisi,

$\frac{4}{12}$ verd émeraude,

$\frac{1}{12}$ noir.

CORAUX. Il les faut assortis comme pour Pondichery. (Voyez cet article).

COCHENILLE. Elle doit être bien grabelée et en suron, comme à l'ordinaire.

MARCHANDISES de l'INDE propres pour le BENGALE.

COTON. Tous les bâtimens qui partent de Surate et de Bombay pour le Bengale, y portent de fortes parties de coton filé et en bourre; cet article donne toujours, à Calcuta, de 25 à 30 pour cent de bénéfice.

SEL. Malgré la grande quantité de sel que l'on fait au Bengale, on en porte, tous les ans, de la côte de Coromandel une quantité considérable. (Voyez sur cet objet les articles Pondichery et Mazulipatam). L'abbé Raynal attribue à la superstition le besoin du sel de la mer, dont les Bengalis pourraient très-bien se passer.

Tous les chargemens de sel qui arrivent à Calcuta doivent être vendus à un comité privilégié, créé par le Gouvernement pour faire exclusivement le commerce de cette marchandise dans tout le Bengale: ce monopole, dont les abus ont causé de très-grands désordres dans cette contrée, donne, tous les ans, des profits immenses aux employés supérieurs de la compagnie, qui composent eux-mêmes cette société de monopoleurs (1).

---

(1) Voyez là-dessus l'état civil, politique et commerçant du Bengale, traduit de l'Anglais, de Mr. Bolts, tome second, chap. IV.

CAURIS. Il arrive, tous les ans, une grande quantité de ces coquillages, qui sont apportés des isles Maldives.

POIVRE. Il y arrive de la côte de Malabar, d'Achem et de divers autres lieux de l'isle de Sumatra.

CALCUTA

Est une grande ville située par les 87 degrés de longitude orientale et 22 degrés 45′ de latitude Nord, sur la rivière d'Hougly ou le petit Gange.

C'est le chef-lieu des établissemens anglais, le marché général de toutes les productions du Bengale, et le seul endroit où l'on puisse les acheter aujourd'hui. C'est là qu'elles arrivent de toute part, soit par le Gange, soit par une foule de rivières qui aboutissent à ce fleuve. Des factoreries, répandues dans les lieux les plus propres aux fabrications, comme aux récoltes, concourent à les rassembler dans cette ville importante. C'est dans ses murs que se forment ces précieuses cargaisons qui sont portées dans le golfe persique, la mer Rouge, aux Maldives et en Europe. Il serait difficile d'évaluer aujourd'hui la somme à laquelle s'élèvent ces divers chargemens : l'état des choses a tellement changé, depuis que l'abbé Raynal a écrit; les Anglais ont augmenté à tel point les productions du Bengale, qu'il faudrait un long séjour sur les lieux pour en connaître la véritable valeur.

Il n'y a point de pays où le besoin du numéraire se fasse sentir plus souvent que dans le Bengale, et dans lequel conséquemment l'agio varie davantage. Ce besoin semblerait provenir des achats considérables qui s'y font; mais, pour peu qu'on y réfléchisse, on s'appercevra qu'il tient à un défaut de circulation, qui a toujours lieu lorsque la confiance publique est altérée ; et il n'en existe

point dans un pays où les habitans sont sans cesse opprimés par un pouvoir tyrannique. Alors les sujets, intimidés par les vexations qu'ils éprouvent, gardent, avec soin, des métaux qui servent à les délivrer d'un péril éminent, et qu'ils considèrent comme une sauve-garde qu'ils opposent, avec succès, au défaut de lois et de justice.

S'il en était autrement, dans quel pays la circulation du numéraire serait-elle plus considérable qu'au Bengale? Un sol d'une fertilité étonnante, des habitans sobres, laborieux, une industrie qui décuple la valeur d'une grande partie de leurs productions qui sont recherchées par la plupart des peuples de la terre, qui leur en payent au moins les deux tiers en espèces. Tant d'avantages réunis devraient y avoir rendu l'or et l'argent si communs, qu'ils perdraient nécessairement de leur prix, si les Bengalis ne craignaient pas de laisser paraître ce qu'ils possèdent. Mais ils enfouillent ces métaux pour ne s'en servir, sans doute, que dans des occasions pressantes (1).

Aux maux que les Anglais ont fait éprouver à ce peuple malheureux, il faut ajouter celui de l'altération des monnaies dont ils ont souvent changé la valeur, sur-tout pour les espèces d'or; mais l'expérience leur a appris que ce moyen tourne toujours au détriment de la Puissance qui gouverne, et cet abus paraît avoir été détruit.

MONNAIES (2).

Les monnaies réelles, qui sont les plus répandues dans la

---

(1) Tout ce qui vient d'être dit sur cet objet s'applique également à presque toute l'Inde, où l'or et l'argent des autres parties du monde vont sans cesse s'engloutir, sans qu'ils perdent de leur valeur et sans que les produits de son industrie éprouvent d'augmentation sensible.

(2) Depuis la subversion de l'empire Mogol, il circule dans les différens districts du Bengale une grande quantité de monnaies falsifiées: de ce nombre

circulation

circulation à Calcuta, sont : la roupie sicca, la roupie courante effective, la roupie d'Arcate (1) et la roupie d'or appelée *Mohur.*

La roupie sicca se distingue de la roupie courante effective, parce qu'elle a été fabriquée dans l'année et qu'elle est de poids; elle gagne quatre pour cent sur la roupie courante effective; elle pèse trois gros, poids de marc.

100 piastres gourdes à effigie valent à Calcuta 212 roupies courantes effectives ; et, comme elles coûtent en Europe 530 francs, chacune de ces roupies revient à 2 francs 50 c^mes^; mais, comme la roupie sicca gagne quatre pour cent sur celle courante effective, il en résulte que celle-ci vaut 2 francs 60 c^mes^; on ferait conséquemment une erreur capitale en ne l'évaluant, avec Savary, que sur le pied de 39 sous.

La roupie du royaume d'Arcate, qui est celle de Madras, perd ordinairement huit pour cent contre la roupie sicca; et, comme celle de Pondichery gagne à Madras huit pour cent sur celle d'Arcate, il en résulte que cette dernière, lorsqu'elle est neuve, vaut la roupie sicca.

On doit observer cependant que ces différentes valeurs sont subordonnées aux besoins du numéraire sur la place; et, comme ils sont très-fréquens, il est certain que celui qui en possède beaucoup en fait, pour ainsi dire, varier le change à son gré.

Il y a une autre espèce de roupie courante au Bengale qui est imaginaire et qui sert, dans les comptes, à régler les droits de douane, que l'on convertit ensuite en roupies sicca, en déduisant

---

est la roupie *Viziery*, dont la valeur est de 10 pour cent au-dessous de celle d'*Arcate*.

(1) On fabrique, depuis long-temps, à Calcuta une très-grande quantité de ces roupies.

16 pour cent d'escompte que l'on appèle *Banta* (1). On achète aussi quelquefois des marchandises payables en ces roupies ; il est donc nécessaire de convenir, dans les contrats, des espèces que l'on entend donner ou recevoir.

La roupie sicca se divise en 16 anas;
L'anas en 4 ponis;
Le ponis en 20 gandas;
Et le gandas en 4 coris;

Le coquillage, qui forme cette dernière monnaie, varie lui-même dans sa valeur, suivant qu'il abonde plus ou moins dans le pays.

Roupie d'or appelée *Mohur.*

Elle vaut 14 roupies sicca; et, comme celle-ci gagne 16 pour cent sur la roupie courante imaginaire, la roupie d'or vaut 16 $\frac{1}{4}$ de ces dernières. Mais il faut que le mohur soit de poids pour avoir cette valeur; il perd à proportion de celui qui lui manque.

La roupie d'or se divise en 16 anas d'or.

Comptes. Ils s'y tiennent en roupies sicca, anas et douzième d'anas. Toutes les ventes et les achats qui sont faits en roupies courantes sont convertis en sicca dans les comptes par le moyen du *Banta* convenu lors des opérations.

Poids. Le grand poids au Bengale est le man : il se divise en 40 serres; il varie suivant l'espèce de marchandise; il est donc essentiel de bien connaître à quel man l'on vend ou l'on achète,

---

(1) Les roupies courantes imaginaires ne perdaient autrefois que de 6 à 12 pour cent sur les roupies sicca ; elles perdent constamment aujourd'hui 16 pour cent.

car sa variation peut influer jusqu'à 14 $\frac{2}{3}$ pour cent sur l'opération que l'on fait.

Le man de Basar ou du marché, qui est le plus ordinaire, répond à 80 livres anglaises, faisant 75 livres marc.

Celui de Rate est de	68	dito.
Celui pour la soie, de	70 $\frac{1}{4}$	*idem.*
Celui pour les épiceries, de	64	
Celui du corail, de	71 $\frac{1}{4}$	

Le corail se vend aussi à la serre qui pèse 28 onces 4 gros marc; mais, comme la roupie sicca pèse 3 gros, il s'ensuit que la serre de corail pèse autant que 76 de ces roupies. On peut donc se servir de cette monnaie comme d'un second moyen pour peser le corail.

Il est enfin une autre sorte de man qui est particulier au sel; il répond à 77 livres, poids de marc; l'augmentation de celui-ci paraîtrait fondée sur quelque apparence de raison, parce que le sel est toujours mêlé avec un peu de terre et constamment humide; le poids pour cet article ne semblerait donc être plus fort que pour dédommager l'acheteur; mais il faut convenir qu'une variation aussi singulière que celle qui existe au Bengale dans des poids qui portent le même nom, ne paraît avoir été imaginée que pour tromper l'étranger qui ignore ces différences; il est à croire que plusieurs d'entr'eux en auront été les dupes et que les gens du pays s'en sont servi et s'en servent peut-être encore aujourd'hui, avec succès, dans ce but.

MESURES de longueur.

Il y en a deux : la cobde ou coudée de 17 pouces français,

L'yard de 36 pouces anglais, qui font 33 pouces 9 lignes de France.

SERKAR. Il est au Bengale ce que le grand Daubachy est à

la côte de Coromandel; non seulement on ne lui accorde aucun droit pour les affaires dont on le charge, mais il paye ou il défraye au contraire, jusques à un certain point, celui qui l'emploie pour l'achat des marchandises; sa rétribution est un certain nombre de coris qui lui sont accordés sur chaque roupie du montant de l'achat, et qui lui sont payés par les marchands Indiens. Ce droit qu'ils appèlent *Coustumade* monte fort haut dans des marchés d'une grande importance.

SARAF. La grande quantité de monnaies falsifiées, qui circulent dans le Bengale, rend le ministère d'un saraf indispensable pour la perception des payemens. Son droit est d'un pour mille.

DOUANE d'entrée.

Les navires étrangers qui abordaient à Calcuta ont payé, jusques en l'année 1789, une double douane; savoir: celle du Gouvernement et celle de la ville; elles se percevaient sur les boissons, suivant le tarif ci-après:

	DOUANE de CALCUTA.		DOUANE du GOUVERNEMENT	
	Roupies sicca.	Anas.	Roupies sicca.	Anas.
Vin rouge, la barrique de 30 veltes.	6	"	7	8
Eau-de-vie, . . . *idem*.	6	"	7	8
Vin rouge en bouteilles, les 12 bouteilles. . .	1	"	1	"
Eau-de-vie . . *idem* . . . . . . *idem*	"	8	"	12
Huile d'olive fine. . . . . *idem*	"	8	1	"
Vin muscat . *idem* . . . . *idem*	1	"	1	"
d°. de Malaga. *idem* . . . . *idem*	"	8	"	8
Liqueurs . . *idem* . . . . *idem*	1	"	1	"

Les marchandises sèches, quelles qu'elles fussent, payaient, sur

sur leur produit, 4 pour cent à la douane de la compagnie et $2\frac{1}{2}$ pour cent à celle du Gouvernement.

DOUANE de sortie.

Toute espèce de marchandises, que l'on exportait de Calcuta, jusques en 1789 payait $2\frac{1}{2}$ pour cent à la douane du Gouvernement seulement.

Il paraît que, depuis cette époque, il y a eu des changemens dans la perception des droits de douane à Calcuta; plusieurs comptes de ventes faites dans le courant des années 1790, 91 et 92, que la maison veuve Rabaud et compagnie de Marseille a bien voulu me communiquer, ne sont chargés que des frais de la douane de Calcuta, sur le pied du tarif ci-dessus pour les boissons, et de 4 pour cent sur les marchandises sèches. Il n'y est rien passé pour celle du Gouvernement.

Les comptes d'achat des marchandises d'exportation n'ont supporté aucun frais de douane; ce qui fait présumer que ces droits ont été supprimés ou qu'ils sont perçus à l'arrivée de ces marchandises, lorsqu'elles sont portées à Calcuta des lieux où elles ont été fabriquées.

PRIX auxquels les Marchandises d'EUROPE furent vendues à CALCUTA dans le courant des années ci-après :

	1789		1790		1791		1792	
	LE MAN.							
Cuivre japponois. . . . . Roupies sicca.	36		33		32		32	
dito en plateaux.	35		32		32		32	
dito en planches.	48	8	36		34		33	
dito en pains, de Tocka.	34	8	31	12	33		30	4
Fer assorti, $\frac{2}{3}$ plat, $\frac{1}{3}$ carré.	7	12	7	4	6	8	6	14
Acier.	12		13		12	4	12	

	1789		1790		1791		1792	
	LE MAN.							
Plomb en saumon. . . . . . . Roupies sicca.	8		7	12	7		8	
Cochenille.	560		580		820		660	
Soufre en bâton.	15	4	15	12	16		17	
Ancres pour navires, le quint. de 100 liv. marc.	15		16		16		15	4
Cables et cordages de chanvre, *idem*. . . .	17		18		18		18	
Fil d'or, le marc.	38		38		38		37	
Velours, l'aune de France.	7		6	12	7		8	
Eau-de-vie en barrique, la velte de 8 b.lles .	3	4	3	12	4		4	
dito, la caisse de 30 bouteilles.	24		24		26		27	
Vin rouge clarifié, de Marseille, la barrique de 29 à 30 veltes.	40		45		48		48	
Vin rouge vieux, de Bordeaux, la bouteille.	1	4	1	4	1	6	1	6

Corail, avec un bénéfice de 25 à 30 pour cent.

Draps londrins seconds de Carcassone, de 10 à 15 pour cent *idem*.

Sel de Pondichery.

En 1789 60 garsses produisirent 6094 mans; il fut vendu au Comité Anglais, à Calcuta, à 120 roupies les 100 mans.

En 1791 50 garsses produisirent 5184 mans; vendu au même Comité et au même prix.

PRIX auxquels les Marchandises suivantes furent achetées à CALCUTA en l'année 1792.

	Roupies sicca.	Anas.
Salpêtre, le man de 80 liv. angl.ses faisant 75 liv. marc. . .	4	"
Sucre . . . *Idem* . . . *Idem*.	8	14
Cauris. . . *Idem* . . . *Idem*.	10	4
Bois rouge. *Idem* . . . *Idem*.	2	"
Sacs de goni pour emballage, les 100	8	12
Opium, la caisse pesant 4 mans net.	240	"

TOILERIES.		LONGUEUR en coudées de 17 pouces français.	PRIX en Roupies Sicca. La Courge.	La Pièce.
Garras	Bitboin	36 2	95	....
dito	Chatigan	*Idem.*	94	....
Hamans	Midlen	24 3	112	....
dito	Lockipour	*Idem.*	125	....
dito	Joudia	*Idem.*	145	....
Casses	Jougdia	40 2	....	6
dito	Comercaly Joũgdia	*Idem.*	....	6 8
dito	Lockipour	*Idem.*	....	8 4
dito	Jujapour	*Idem.*	....	9
dito	Chandepour	*Idem.*	....	9 12
dito	Coquémari	*Idem.*	....	16 8
dito	Solobonty	*Idem.*	....	8 12
dito	Bissonty	*Idem.*	....	11 8
dito	Berpoury	*Idem.*	....	15
dito	Tanda fine. Lisière d'or	*Idem.*	....	7 12
dito	Ondé	*Idem.*	....	5 4
dito	Noudia	*Idem.*	....	31
Baffetas	Joindpour	36 2	90	....
dito	Eliabad	*Idem.*	90	....
dito	Jongdia	25 2	70	....
dito	Lockipour	*Idem.*	80	....
dito	Chittebully	*Idem.*	90	....
dito	dito fines	*Idem.*	100	....
dito	Calapati	*Idem.*	107	....
Emertis	Coppa	28 2	....	4
dito	Eliabad	*Idem.*	....	4
Sanas	Mavv	24 1 $\frac{1}{2}$	68	....
dito	*Idem.*	40 2	....	7
Mamoudis		*Idem.*	....	6 8
Adatis	fins	21 2 $\frac{1}{2}$	....	7
dito	ordinaires	*Idem.*	....	5 12

TOILERIES.		LONGUEUR en COUDEES de 17 pouces français.	PRIX en ROUPIES SICCA.	
			La Courge.	La Pièce.
Tanjebs	Santos.	40 2	....	8 8
dito.	Caligan fins.	*Idem.*	....	15
Mallemoles.	Savajapour.	*Idem.*	....	9 8
dito.	Sarra fines.	*Idem.*	....	10 8
dito.	Serbatis santipour. . . .	*Idem.*	....	23
dito.	Dacca superfines. . . .	24 2	....	25
Terindanes.	Santipour.	40 2	....	16 8
Nansouques.	moyennes fines.	*Idem.*	....	17
dito.	fines.	*Idem.*	....	21
dito.	surfines.		....	33
Serbetis	Sentipour superfins. . .	*Idem.*	....	31 8

FRAIS que font les Toileries.

Betonnes. . . . . 5 roupies par balle.
Toile cirée et coton. . . . . 2 d°. 10 anas. *Idem.*
Emballage et port à bord. . 1 d°. 10 d°. *Idem.*

Il y a des frais de coulis, pour la visite et le transport des marchandises, qui se payent suivant la distance des lieux et l'usage du pays.

MARCHANDISES du BENGALE propres pour la consommation des ISLES DE FRANCE et de LA RÉUNION.

SAVOIR:

Garas. . . . . de diverses qualités.
Baffetas. . . . . *Idem.*
Casses. . . . . *Idem.*

Chites

Chites de Pultat.	de jolis et petits dessins, de nouveau goût, fonds couverts; partie à petites colonnes, et partie à petites raies avec bouquets détachés, imitant les chites de la côte de Coromandel.
Mouchoirs Burgos. . . .	Par assortiment.
	⅓ de 3 roupies ½ la pièce.
	⅓ de 5 d.° ½ *Idem.*
	⅛ en fins et superfins, imitant les paliacattes, de nouveau goût, dont les coins soient en couleurs et du meilleur teint.
Stinkerques.	Fins.
Mouchoirs à vignettes. .	Dessins légers.
Guingamps Patna. . . .	A raies vives.
Caladaris.	A petites raies mêlées, en belles couleurs et point de pâles.
Sirsaja.	⅓ blancs, à larges raies.
	⅓ en petites raies de son.
	⅓ en rayûres mêlées et nuancées, de diverses largeurs.
Sistresaye.	A larges raies, mais bien nuancées, et l'intervalle des grandes raies divisé par de petites.
Toiles Patna.	Un petit assortiment de diverses qualités.
Mousselines, Nansouque.	De la plus belle qualité.
d°. Doréas. . .	A larges raies, mêlées de petites.
d°.	A carreaux.
d°.	A raies d'épingle.
d°.	A raies de son.
d°. peintes à Pultat.	A colonnes et bouquets détachés.
Balassor.	Unis, de belles couleurs.

CHANDERNAGOR.

Cette ville, située sur le bord du petit Gange, à 8 lieues Nord de Calcuta, appartient aux Français; mais cette possession est à-peu-près nulle pour nous, depuis que les Anglais ont acquis la souveraineté du Bengale : le traité de 1763 porta un coup mortel à cet établissement, par la condition qui nous fut imposée de n'élever aucune fortification et de n'entretenir aucune troupe dans le Bengale. Chandernagor n'est donc aujourd'hui qu'un lieu ouvert qui n'a aucune protection et qui n'offre que bien peu de ressources au commerce français.

Cette ville brilla un moment sous l'administration de Dupleix; sa population était alors de soixante mille ames; on en compterait à peine quinze mille aujourd'hui; sa situation est avantageuse, son port est l'un des meilleurs et des plus sûrs qu'il y ait sur les bords du Gange, et l'air y est plus sain que dans les autres villes situées sur les rives de ce fleuve; il y a seulement quelques difficultés de plus à remonter jusques à Chandernagor.

Je ne dirai rien sur son commerce, les marchandises d'importation et d'exportation étant les mêmes qu'à Calcuta.

Le Bengale possède plusieurs villes importantes : telles, surtout, que Daca, sur le grand Gange, qui est le marché le plus considérable pour les belles mousselines; mais je ne suis point l'historien de cette partie de l'Inde, je me borne à parler des lieux où le commerce appèle les vaisseaux européens.

PLAN de l'expédition d'un Vaisseau de 600 tonneaux, partant d'un port de FRANCE pour se rendre à la côte de COROMANDEL et de là au BENGALE (1).

Achat du corps du vaisseau, son armement, avitaillement, avances à l'équipage, etc. . . . . fr. 200,000

CARGAISON.

DRAPS londrins seconds, pour . . fr. 50,000
Les ballots composés chacun de
8 pièces écarlate,
2 d°. verd émeraude,
1 d°. bleu,
1 d°. jonquille.

12 pièces.

FIL D'OR, assorti comme suit : pour . 40,000
$\frac{5}{12}$ du N°. 5 S $\frac{1}{2}$
$\frac{4}{12}$ N°. 6 S
$\frac{3}{12}$ N°. 6 S $\frac{1}{2}$

fr. 90,000 fr. 200,000

---

(1) On a vu au Chapitre V, page 271 de cet ouvrage, les raisons pour lesquelles je renvoie à la fin de celui-ci le plan d'expédition pour la côte de Coromandel. Je présente donc ici le projet d'un armement destiné à rapporter les productions de cette côte et de celle du Bengale ; opération qui est généralement la plus convenable, lorsqu'il ne s'agit que d'une expédition particulière.

On pourrait employer pour cette expédition un vaisseau d'une plus grande portée, mais on a vu que les dangers qu'il y a à remonter le Gange doivent engager à ne faire naviguer sur ce fleuve que des bâtimens de 6 à 700 tonneaux.

Montant des parties ci-derrière. . . fr.	90,000	fr. 200,000
Fer, assorti en $\frac{2}{3}$ plat $\frac{1}{3}$ carré.	20,000	
Cuivre en plateau.	60,000	
Plomb en saumon.	20,000	
Vin rouge clarifié, 100 barriques de 30 veltes.	7,000	
d°. *vieux*, en bouteilles et à longs bouchons, 50 mille bouteilles à 24ſ la bouteille.	60,000	
Eau-de-vie bien blanche, la moitié en barriques de 30 veltes, l'autre moitié en bouteilles.	50,000	
Cochenille.	10,000	
Safran du Gatinois ou d'orange. . .	5,000	
Velours à 1 poil $\frac{1}{2}$, assorti $\frac{1}{2}$ en cramoisi, $\frac{1}{3}$ verd émeraude, $\frac{1}{6}$ en noir.	10,000	
Corail, dans l'assortiment convenable.	50,000	
Soufre en bâton.	10,000	fr. 392,000
		fr. 592,000
150 mille piastres gourdes à 5 fr. 30 c^mes^ chaque. . .		795,000
		fr. 1,387,000

Frais.

Commission à 2 pour cent sur fr. 592,000,

montant

		Ci-contre. . . fr. 1,387,000
montant de la valeur du vaisseau et de sa cargaison. . . . . fr.	11,840	
Idem à 1 pour cent sur le montant des piastres.	7,950	24,790
Magasinage, port des marchandises et menus frais.	5,000	
		fr. 1,411,790

Le vaisseau ainsi chargé quittera les côtes de France vers le 15 pluviose (premiers jours de février) et fera route à droiture à Pondichery, où il abordera vers le 20 prairial (10 juin).

Il séjournera dans cette ville deux mois pour y vendre toutes les marchandises d'Europe, dont on trouvera un débouché avantageux, soit au comptant, soit en contrats de marchandises, pour assurer la fabrication des diverses toileries qui devront former une partie de la cargaison en retour.

On s'occupera, en même temps, à faire convertir en roupies les piastres d'Espagne dont le navire sera porteur. On laissera une partie de ces roupies à Pondichery, pour solder le payement des toiles que l'on aura contractées, et l'on fera transporter le reste à bord du vaisseau pour être employé aux achats que l'on se proposera de faire au Bengale.

On aura le soin de convenir avec les fabricans à Pondichery, sous un dédit suffisant, que les marchandises qu'ils se seront engagés à fournir seront livrées en entier avant la fin du mois de brumaire (20 novembre), à la personne chargée de les recevoir, laquelle procédera à leur vérification, les fera emballer et les tiendra prêtes à être embarquées vers le 10 de nivose (premiers jours de janvier) au plus tard.

Le capitaine ou le subrécargue ayant terminé ces diverses

opérations à Pondichery, le vaisseau quittera cette rade vers le 20 de thermidor (10 août) pour se rendre dans le Gange.

Arrivé au Bengale, on y vendra les marchandises d'Europe restant de la cargaison, et l'on s'occupera de l'achat des denrées et des toileries qui doivent composer celle pour le retour.

Un séjour de près de cinq mois dans le Bengale est plus que suffisant pour y terminer les ventes et les achats. Ainsi le vaisseau quittera le Gange dans les premiers jours de nivose (le 20 ou le 25 de décembre) pour retourner à Pondichery où il abordera dix jours après; il y chargera, avec célérité, les toiles qui s'y trouveront toutes prêtes. Cette opération ne peut le retenir que jusques au 25 nivose (15 janvier). On mettra à la voile à cette époque, pour arriver en France du 20 au 30 prairial (du 10 au 20 juin).

Voici les résultats que l'on doit attendre de cette campagne :

VENTE DANS L'INDE.

Comme les prix de vente des marchandises d'Europe à la côte de Coromandel ne diffèrent pas sensiblement de ceux que l'on obtient ordinairement au Bengale, je suppose que celles de la cargaison dont il s'agit seront vendues, dans l'un et l'autre pays, à un bénéfice commun de 25 pour cent.

Marchandises d'Europe composant la cargaison montant, avec les frais.	fr.	596,390
Bénéfice dans l'Inde à 25 pour cent.		149,097
Produit brut.	fr.	745,487
Lesquels 745,487 fr. convertis en roupies, à raison de 2 fr. 50 c^mes^.	R^es^	298,195
150 mille piastres gourdes à 213 roupies ½ pour 100 piastres.		320,250
	R^es^	618,445

Ci-contre. . . . Res	618,445
Sur quoi il faut déduire, pour les dépenses de séjour dans l'Inde et celles d'avitaillement pour le retour.	18,445
Reste à employer. . . . . Res	600,000

ACHATS DANS L'INDE.

En toileries diverses de la côte de Coromandel. . Res	200,000
dito du Bengale.	300,000
Sucre, indigo, salpêtre et cauris.	66,038
Res	566,038
Commission pour la vente et les achats à 6 pour cent.	33,962
Somme égale au produit net de la cargaison. . . Res	600,000

VENTE EN EUROPE.

Les 600 mille roupies de marchandises des Indes montant de la cargaison en retour, à raison de 2 francs 50 cmes la roupie, valent. . . . . fr.	1,500,000
Il est généralement reconnu que les toileries, bien achetées à la côte de Coromandel et au Bengale, donnent ordinairement en Europe, dans le temps d'une paix affermie, 60 pour cent de bénéfice, et sur 1500 mille francs.	900,000
La valeur du vaisseau au retour du voyage. . .	100,000
fr.	2,500,000

FRAIS à déduire.

Commission de vente à 2 pour cent. . .	50,000	
Assurance d'entrée et sortie de l'Inde sur 1600 mille francs à 9 pour cent.	144,000	
	fr. 194,000	fr. 2,500,000

Ci-derrière . . fr.	194,000	fr. 2,500,000
14 mois salaires, au désarmement, à 60 hommes d'équipage, à 2,400 fr. par mois.	33,600	
Gratification à l'État-Major.	15,000	
Port des marchandises en magasin, et magasinage.	6,000	
Frais pour mettre les marchandises en disposition de vente.	8,000	fr. 256,600
		fr. 2,243,400
Sur quoi déduire le montant de la mise hors. . .		1,411,790
Bénéfice net résultant du voyage. . . . fr.		831,610

Ce qui donne environ 60 pour cent dans l'espace de 16 à 17 mois, ou 42 pour cent par an.

OBSERVATION.

Les 600 mille roupies qui forment le produit de la cargaison d'entrée seront, sans doute, insuffisantes pour compléter le chargement en retour d'un navire de six à sept cents tonneaux, hors le cas où l'on en emploîrait une partie en sucre; on peut, dans beaucoup de circonstances, trouver à remplir le vide, en prenant à frêt des marchandises des particuliers : ce qui ajouterait au résultat du voyage un bénéfice de 80 à 100 mille francs. Cet objet est trop important pour être négligé, à moins qu'il ne convînt à la maison de France qui ferait l'expédition, de donner des fonds suffisans pour rapporter un chargement complet en toileries de la côte de Coromandel et du Bengale : ce qui augmenterait la mise dehors de cinq à six cent mille francs.

CHAPITRE

CHAPITRE VII.

SUMATRA,

L'UNE des trois plus grandes isles de la Sonde dans les mers des Indes; elle est séparée de celle de Java par le détroit de la Sonde et située à l'Ouest de la presqu'isle de Malaca ou de Malaye. L'équateur qui la coupe obliquement la partage en deux parties presque égales: elle a trois cents lieues de long sur près de 70 de large et sept cents lieues de tour; elle appartient à plusieurs Princes et Rajas.

Dans la partie du Nord et du Nord-Est de l'isle, c'est-à-dire, entre la pointe d'Achem et celle de Diamant, et depuis cette dernière jusques à Assan, les côtes sont généralement basses, boisées et presqu'entièrement submergées; elles sont peu connues, parce qu'elles sont peu fréquentées.

Le reste des terres est assez fertile; elles produisent du benjoin, du camphre, du coton, beaucoup de poivre, des noix d'Arec, des cocos, de bons fruits, du riz et d'autres grains. On trouve, le long des côtes, des nids d'alcions.

Les montagnes de l'intérieur de l'isle sont remplies de mines et produisent beaucoup d'or. Les pluies qui durent cinq mois, depuis brumaire (novembre) jusques en ventose (mars), et qui tombent par torrens, détachent ce précieux métal des montagnes et facilitent les moyens de le ramasser. On le trouve par petits morceaux dans les ravins où les eaux l'entraînent; elles le déposent dans des circonvallations faites avec une sorte d'osier qui sont destinées à l'arrêter et qui sont très-multipliées pour empêcher qu'il n'en échappe que le moins possible; à ce soin

les habitans en joignent un autre; ils font remuer ou ameublir la surface des montagnes, dans la saison de la sécheresse, afin que les terres soient plus facilement entraînées.

Les Hollandais tentèrent d'exploiter régulièrement des mines aussi attrayantes : ils crurent amasser de grandes richesses dans des montagnes qui déversent ainsi l'or de tout côté, mais leur compagnie exclusive ne trouva que des pertes à la place des grands bénéfices qu'elle espérait de cette entreprise. Doit-on les attribuer à l'infidélité de ses agens, à l'ignorance de ceux qui furent chargés de ce travail; ou bien, au soin particulier que la nature semble avoir pris de ne présenter cet objet de la cupidité humaine qu'extrêmement divisé et confondu pêle-mêle avec la terre de ces montagnes ? Quoiqu'il en soit, les habitans de Sumatra, sans dépense et presque sans travail, ramassent beaucoup d'or là où les Hollandais n'ont trouvé que l'occasion d'en perdre. Dans combien d'autres objets, des procédés très-savans ne sont-ils pas fort inférieurs à ceux très-simples qu'indiquerait la nature bien consultée !

Les Malais qui habitent les côtes orientales de l'isle sont inquiets; ils aiment la guerre et le pillage ; ils sont presque tous adonnés à la piraterie, qu'ils exercent dans le détroit de Malaca et jusques en dehors de celui du Gouverneur, ce qui rend ces parages dangereux pour les navires mal armés ou qui négligent de se tenir sur leurs gardes. Ces Insulaires sont d'autant plus à craindre, qu'ils font la course avec de grandes pirogues qu'ils manœuvrent aisément; ils abordent, de nuit, avec beaucoup d'audace et de férocité, les navires qui se laissent surprendre. Ils les pillent, après en avoir égorgé l'équipage. Ils arment aussi des bâtimens à deux mâts qui portent de l'artillerie; ils en réunissent quelquefois plusieurs pour attaquer de gros navires.

Pour prévenir ces dangers, on doit faire la garde, par bordée,

avec la plus grande exactitude, avoir toutes les armes des vaisseaux prêtes à faire feu, et tirer sur tous les bâteaux et les petits bâtimens qui s'approchent, pendant la nuit, à la portée du fusil.

Les Hollandais possédaient plusieurs établissemens dans la partie occidentale de l'isle de Sumatra, dont les Anglais se sont emparés en 1781; il ne leur reste que celui de *Palimban.* Il leur procure, tous les ans, environ deux millions de livres pesant de poivre et la même quantité de calin ou étain de l'Inde. Ils payent le premier article 23 francs 10 centimes le quintal de cent livres marc, et 61 francs 60 centimes le second. Ils vendent à la Chine, l'un et l'autre de ces deux articles, à 16 et 17 taëls le pic de 125 livres marc, ce qui rend de 117 à 124 francs, et leur donne un bénéfice d'environ cinq capitaux pour un sur le poivre, et 55 à 60 pour cent sur le calin.

Les Anglais s'établirent dans cette isle en 1688; ils se fixèrent à *Bencoulen* ou *Bencoul;* de là ils établirent successivement des factoreries à *Indrapour*, *Triamong*, *Cattown* et à *Sablat.*

Tous ces établissemens furent détruits, en 1760, par les Français sous le commandement du Comte d'Estaing; ils furent rétablis après le traité de Paris qui leur en assura la possession en 1763.

Cependant, comme tous les établissemens de la compagnie anglaise se trouvent au Sud de la ligne et que la partie du Nord appartient aux naturels du pays, les navires européens, américains, et même ceux qui appartiennent au commerce libre de l'Angleterre, vont y chercher, tous les ans, des chargemens de poivre. Plusieurs bâtimens s'arrêtent à *Muckie* qui est situé par 3° 30′ de latitude Nord, dont les environs produisent des récoltes très-abondantes de cette épicerie. Les autres navires vont à *Achem* qui est le marché principal.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

CAMPHRE. Il se retire d'une espèce de laurier très-commun au Japon et dans divers cantons de la Chine; celui de l'isle de Sumatra est si supérieur aux autres, que les Japonnais et les Chinois eux-mêmes donnent plusieurs quintaux du leur pour un quintal de celui de Sumatra.

BENJOIN. C'est une résine sèche, dure, fragile et inflammable qui découle naturellement d'un grand arbre, au moyen d'une incision que l'on y fait. La première qualité est très-rare : elle se connaît à sa transparence; elle a une grande quantité de parties blanches, de la grosseur d'une amande pelée, que l'on apperçoit dans la cassure des pains. Cette qualité a une odeur plus suave, que les autres. La seconde est plus brune; et la troisième est souvent mêlée d'ordures. On les distingue en France par benjoin en larmes et en sorte (1).

On obtient, par la sublimation de cette résine, les fleurs de benjoin; elles sont employées dans les parfums et en médecine.

Lorsqu'on brûle le benjoin, il exhale une odeur très-suave.

NIDS D'ALCIONS connus dans l'Inde sous le nom de nids d'oiseaux. Ils sont, pour divers peuples de l'Asie et sur-tout pour les Chinois, un mets très-recherché et un régal dont on se ferait difficilement l'idée; on n'en trouve que dans les isles de cet archipel immense qui borne l'extrémité de l'Asie, et à la Cochinchine.

Pour qu'ils soient de bonne qualité, il les faut blancs, point chargés des plumes de l'oiseau et bien secs : il est rare de leur

(1) Voyez cet article dans celui de Bombay, pag. 174.

trouver

trouver cette dernière propriété, parce que ceux qui font ce commerce les gardent dans des endroits humides et les arrosent pour en augmenter le poids; de sorte que l'on doit toujours compter sur 15 à 20 pour cent de déchet, lors de la vente à Canton, où l'on les porte par préférence, comme le pays de l'Asie où l'on les vend le mieux.

ACHEM.

Ville considérable du royaume de ce nom dans la partie septentrionale de l'isle de Sumatra, par 5 degrés 22 minutes de latitude Nord et 93 degrés 21 minutes de longitude orientale; elle est située sur le bord d'une rivière qui entrecoupe son territoire dont elle forme plusieurs isles. Le plat pays est presque totalement inondé dans la saison des pluies.

La principale embouchure de la rivière est obstruée par une barre sur laquelle les petits bâtimens de 25 à 30 tonneaux passent à la faveur des hautes marées, mais une chaloupe, ou même un canot, peuvent à peine la franchir, lorsque la mer est basse.

La rade d'*Achem* est vaste et sûre, particulièrement pendant la mousson d'Ouest au Nord de l'équateur. On peut consulter là-dessus les instructions de *Daprés de Manevillette*, sur la navigation des mers de l'Inde.

Le Roi d'Achem est très-despote, comme le sont tous les Souverains de l'Asie. Il exerce sur ses sujets un monopole qui fait rester dans ses mains presque tous les bénéfices du commerce. Il les force à lui donner leurs marchandises à bas prix; il les revend ensuite avec de gros profits. Il exige la succession de tous les étrangers qui meurent dans ses états, et la propriété de tous les navires qui font naufrage sur ses côtes; on

ne peut parvenir à lui que par des libéralités qu'il faut lui faire, ainsi qu'à ses ministres.

Les Portugais et les Anglais ont possédé autrefois des factoreries à Achem, mais le caractère opiniâtre des habitans les forcèrent de les abandonner. Heureux les peuples de l'Asie, si, comme les Achemois, ils eussent su repousser le joug de toutes les Puissances étrangères qui sont venues les dominer ! Plus heureux encore, s'ils eussent su assurer leur bonheur par des lois sages, en même temps qu'ils auraient assuré leur indépendance !

La terre, aux environs d'Achem, est en général bien arrosée; il s'y trouve des forêts, des prairies, tous les fruits des Indes, des bœufs, des bufles, des porcs, des chèvres; les poules et les canards y sont à très-bas prix. Les chevaux du pays, quoique petits, ont de la vivacité; on en transporte souvent à la côte de Coromandel.

Marchandises d'Importation.

On porte, de l'Europe à Achem, du fer, du cuivre, de l'acier, du plomb, des armes, des munitions de guerre et des draps d'or.

De l'Inde; des mousselines, des toiles peintes, des cotons filés et en bourre, de la soie, de l'argent, et sur-tout du riz, parce que le territoire n'en produit point assez pour le besoin des habitans. Ce dernier article donne toujours de gros bénéfices. Les Français, qui ont beaucoup trop négligé le commerce d'Inde en Inde, abordent rarement à Achem.

L'argent qu'on y porte y est échangé contre de l'or; ce commerce donne du profit, mais il ne peut être fait que par des personnes qui aient les connaissances nécessaires pour découvrir la fraude dont les Achemois, qui sont très-fripons, usent toujours, lorsqu'ils vendent ce précieux métal.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

Le marché d'Achem fournit au commerce toutes les productions de l'isle de Sumatra, et sur-tout de l'or, que l'on dit être le plus pur de celui qui se trouve aux Indes orientales. La rivière qui passe devant cette ville en roule beaucoup dans son sable, aussi est-elle gardée avec soin pour empêcher que les étrangers ne viennent enlever cette poudre précieuse.

POIDS. Le grand poids du pays est le *Var*: il se divise en 200 catis; le cati en 20 onces, et l'once en 16 parties. Le Var répond à 3 pics et 70 catis de la Chine, faisant 462 livres $\frac{1}{2}$, poids de marc. Sur ce pied, le cati d'Achem répond à 37 onces marc. C'est à ce poids que se pèsent ordinairement toutes les grosses marchandises.

On se sert aussi du pic de la Chine.

Le poids pour peser l'or s'appèle *Boncal*; il pèse quelques fractions de moins que deux piastres gourdes à effigie.

MESURE. La mesure d'étendue est la Cobde ou Coudée de 17 pouces français.

Il y a des mesures de capacité pour le détail de certaines marchandises, telles que le poivre, le riz et les autres grains.

La plus petite de ces mesures s'appelle *Avrai.*

2 avrais font un *ganton*,
8 gantons font un *nalai*,
10 nalais font un *goncha*,

et 1 goncha pèse, suivant l'espèce de graines, environ deux pics de la Chine.

MONNAIES. On fabrique à Achem deux espèces de monnaies: les unes d'or et les autres de calin.

Les premières, que l'on nomme *Mess*, sont très-petites, mais d'un titre très-fin.

3 de ces pièces valent une piastre gourde à effigie;

24 de ces piastres ont la valeur d'un boncal d'or.

C'est sur ce pied que ce dernier métal se vend ordinairement.

Les petites monnaies de calin, pour le détail, s'appèlent *cash*.

Il circule dans cette ville beaucoup de fausses monnaies; il ne faut en recevoir que par le ministère d'un Saraf de bonne réputation.

DOUANE. Elle se paye à six pour cent sur l'entrée de toute espèce de marchandises, tant d'Europe que de l'Asie.

PRIX *auxquels les Marchandises suivantes sont achetées ordinairement à* ACHEM.

		Piastres gourdes.
Poivre	le pic de 125 liv. marc.	12 à 13
Benjoin, première qualité,	*idem*	35 à 40
d.° seconde d.°	*idem*	18 à 20
d.° troisième d.°	*idem*	12 à 14
Nids d'Alcions,	le cati de 20 onces du pays	8 à 10

PRIX *auxquels les Marchandises suivantes d'*EUROPE *se vendent ordinairement à* ACHEM.

		Piastres gourdes.
Fer,	le pic	7
Plomb en saumon,	*idem*	8 à 9
Acier,	*idem*	12 à 13
Cuivre en plateau,	*idem*	30 à 35

Fusils et autres armes, avec un bénéfice de 40 à 50 pour cent.

Poudre de guerre, *idem*.

Les bateaux du pays, qui portent les marchandises à bord des

des navires en rade ; se payent 2 piastres gourdes par voyage ; leur portée est de 6 à 7 vars ; ou environ 25 pics.

PULO-PINAM,

que les Anglais ont nommé Isle du Prince de Galles.

Cette isle se trouve sur la côte du royaume de *Queda*, à l'entrée du détroit de Malaca ; par 5 degrés 30 minutes de latitude Nord et par 97 degrés 35 minutes de longitude orientale. Elle a près de 12 lieues de tour et forme, avec la terre ferme ; une baie assez vaste à l'abri de tous les vents.

Voici de quelle manière les Anglais racontent que cette isle leur fut cédée (1).

« L'isle de Pulo-Pinam a été donnée au capitaine *Light* par » le Roi de Queda en l'année 1782. Cet officier, au service de » la marine anglaise dans l'Inde, a fait un long séjour parmi » les Malais et parle parfaitement leur langue ; il a aidé le Roi » de Queda à rétablir la paix dans ses états où il s'était élevé » quelques troubles. Celui-ci, pour témoigner sa reconnaissance » à notre brave compatriote, lui a offert en mariage une Princesse » de son sang avec l'isle pour dot ; le capitaine *Light*, qui est » très-aimé des Malais, a accepté la proposition et consenti » même à épouser la Princesse à la manière du pays. »

Il est à présumer que le Roi de Queda, en donnant sa fille

---

(1) Voyage dans l'Inde, en Perse, etc. par divers officiers au service de la compagnie anglaise des Indes Orientales, imprimé à Paris en 1801.

par reconnaissance au capitaine *Light* et en donnant pour dot à celle-ci l'isle de Pulo-Pinam, n'avait d'autre vue que celle d'attacher plus particulièrement à son service un homme qui lui avait été utile; il était loin, sans doute, de penser que cet officier ferait hommage à la compagnie anglaise d'une concession aussi importante, et qui lui attirerait le voisinage d'une nation redoutée dans tous les pays de l'Asie où elle a établi sa puissance. Quoiqu'il en soit, l'acquisition de cette isle rend aujourd'hui les Anglais maîtres du détroit de Malaca, que nous ne pourrons plus fréquenter en temps de guerre. Ce poste est devenu d'autant plus précieux pour eux, qu'il assure à leurs escadres un port sûr et commode pour y être réparées à la suite d'une bataille et pour se maintenir dans toutes les saisons à une petite distance de la côte de Coromandel et du Bengale.

C'est ainsi que le Gouvernement britannique saisit toutes les occasions d'affermir sa puissance dans l'Inde, afin de s'emparer de plus en plus du commerce de l'Asie!

L'isle de *Pulo-Pinam* est arrosée par plusieurs petites rivières qui donnent de l'eau en abondance; ses montagnes sont couvertes de bois propres pour la construction et même pour les mâtures; elle produit la canne à sucre, le riz, des fruits, des végétaux de toute espèce, des bestiaux et des volailles qui se vendent à des prix très-modérés. On croit même qu'il s'y trouve des mines de calin.

Par tous ces avantages et par son heureuse position, ce petit établissement va devenir l'entrepôt de presque tout le commerce du poivre et du calin que fournit le royaume de Queda; il procure, à la compagnie anglaise, un débit immense d'opium, que les Hollandais étaient seuls en possession de fournir aux Malais depuis 1640 qu'ils s'emparèrent de la ville de Malaca sur les Portugais. La perte de cette fourniture fait un tort immense à cette dernière compagnie.

PRIX auxquels les Marchandises suivantes furent achetées à Pulo-Pinam en 1788.

		Piastres gourdes
Poivre, ...	le pic	13
Calin, ...	*idem*	16 à 17
Nids d'Alcions, ...	*idem*	1300
Holoturies ou Bichos de marré (1),	*idem*	17
Gomme cache du Pégu, 1.re sorte,	*idem*	4
Rotins, les 100 paquets de 80 rotins chaque et de 16 pieds de long, pliés en double, pesant environ 12 livres marc le paquet, ...		14 à 16

On y trouve quelquefois du benjoin à un prix convenable.

On ne peut se flatter de vendre à *Pulo-Pinam* que du vin, des eaux-de-vie et autres liqueurs de France.

MALACA.

Cette ville est située sur la côte occidentale de la presqu'isle de ce nom, par 2° 12′ de latitude Nord et par 99° 45′ de longitude orientale; elle appartient aux Hollandais qui la prirent sur les Portugais en 1640.

La compagnie hollandaise a ruiné elle-même, à Malaca, l'instrument de ses bénéfices, comme le font toutes les compagnies privilégiées : elle obligea les naturels du pays à lui livrer exclusivement leurs productions à vil prix; elle taxa leur poivre à 23 centimes la livre, poids de marc, et leur calin à 61 francs 23 centimes le quintal, même poids; ces prix lui offraient de

(1) Voyez cet article dans celui de la Cochinchine.

grands profits, mais ils ruinaient les vendeurs. Les Anglais ont su profiter de ces vexations : ils ont formé depuis long-temps, avec les habitans du royaume de Malaca, des liaisons avantageuses. Ils fournissent à meilleur marché à leurs besoins et achètent leurs marchandises plus cher ; ils ont ainsi enlevé aux Hollandais la majeure partie de celles qu'ils exportaient de la presqu'isle; en sorte que le commerce de la compagnie hollandaise a diminué chaque jour. L'établissement que les Anglais ont fait à *Pulo-Pinam* achevera de les ruiner tout-à-fait.

Les agens de la compagnie hollandaise conviennent que son établissement à Malaca lui est onéreux, et qu'il ne se soutient plus que par le produit des douanes qui est assez considérable et qu'elle a affermé à des Chinois.

On a pu faire encore à Malaca, jusques en 1792, quelques achats utiles en poivre et en calin, que l'on obtenait des magasins de la compagnie, d'après l'ordre du Gouverneur, lequel ne permettait pas ordinairement la vente de ces deux articles, que lorsque les demandes du conseil supérieur de Batavia étaient remplies.

Douane. Elle se paye à 6 pour cent sur la valeur de toute espèce de marchandise.

Monnaies. Celles qui ont le plus de cours sont les suivantes:

Ducaton d'Hollande ; il y vaut 80 sols d'Hollande ou 32 cash du pays.

Piastre gourde ; 2 roupies $\frac{1}{4}$ ou 60 sols, *idem.*

Roupies des diverses parties de l'Inde ; 12 cash.

Le cash se divise en 10 douyes, monnaie de cuivre du pays.

Poids. La compagnie se sert de celui d'Amsterdam, qui est le même que le poids de marc français.

On se sert aussi du pic, qui répond à 125 liv., même poids.

Marchandises

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

La compagnie ne permet là descente à terre que de peu d'articles. Voici ceux que j'y vendis en 1792 :

VIN en bouteilles. 50 caisses de 40 bouteilles chaque, à 16 roupies les 12 bouteilles.

DRAPS londrins seconds, 40 pièces, dont

20 bleu turc, } à 52 piastres gourdes la pièce de 16 à 17
20 écarlate, } aunes de France.

MARCHANDISES D'EXPORTATION et PRIX auxquels j'achetai les suivantes en 1792.

		Piastres gourdes.
POIVRE, ...	le pic de 125 liv. marc.	15
CALIN, ...	*idem*	17
BENJOIN, 3.me qualité, ...	*idem*	16
SAGOU, 1.re qualité et récent, . .	*idem*	3 $\frac{1}{2}$
BOIS ROUGE pour la teinture, que l'on prend ordinairement pour mettre dans le fond de la cale des navires et servir de fardage.		3

Nota. Je vendis ce bois à Bombay à 65 roupies le candil de 22 mans de Surate, faisant 764 liv. $\frac{1}{2}$ marc; il donna 75 pour cent de bénéfice.

NOIX D'AREC, ... le pic . . . . 8 roupies.
Elles sont moins bonnes que celles d'Achem.

ROTINS. La vente de cet article est faite uniquement pour le compte du Gouverneur, qui a un agent pour cela. Je les

payai 20 piastres gourdes les 100 paquets, composés chacun de 70 à 80 rotins de 14 pieds de long, pliés en double : ce qui réduit le paquet à 7 pieds. Il pèse de 10 à 11 livres. Cet article donne toujours un très-gros bénéfice à la Chine.

Eau. L'eau de provision se fait dans le haut d'une petite rivière qui passe près de la ville ; comme elle est peu profonde, les chaloupes ne peuvent la remonter qu'avec le flot. Pour avoir de bonne eau, il faut avoir l'attention de ne la prendre que lorsque la marée est tout-à-fait basse : malgré ce soin, elle est toujours bourbeuse et saumâtre.

Provisions. Les volailles, le poisson, les légumes et les fruits sont très-abondans et à très-grand marché; le *mangoustan*, sur-tout, ce fruit si justement vanté par l'excellence de son goût, y est très-commun.

TRONGANON,

Ville capitale de la côte orientale de la presqu'isle de Malaca, par 5 degrés 25 minutes de latitude Nord. Le Roi de cette contrée y réside.

Ce pays a peu du numéraire, mais il a des productions considérables en poivre, cire, rotins et sur-tout en calin, dont il fournit de grandes quantités. Il ne faut donc pas penser à vendre aux naturels du pays contre des espèces : ils en ont peu et ne les donnent qu'à la dernière extrêmité.

Le Roi fait à lui seul presque tout le commerce du pays par la voie de son ministre; il affectionne les étrangers qui vont chez lui, mais il faut se conduire avec beaucoup de circonspection avec le peuple, qui est méchant et perfide.

La récolte du poivre se fait dans les mois de floréal et prairial

(mai et juin) ; à cette époque, il arrive dans la rade de *Tronganon* des navires anglais et portugais pour y faire leur chargement, et tout le poivre et le calin de l'année se trouvent enlevés trois mois après.

PRIX auxquels le Roi vendit et acheta les Marchandises suivantes en 1788.

POIVRE. 17 piastres gourdes le pic de 125 livres marc ou 5 fusils à la grenadière garnis en laiton.

CALIN. De onze à douze piastres, même poids.

MARCHANDISES D'IMPORTATION.

FER en barre. 2 pics pour un pic de poivre.

BOIS d'ébène. 2 piastres pour le pic.

TOILES de demi-Guinées bleues de la côte de Coromandel. 60 piastres la courge de 20 pièces.

On pourrait y vendre encore de l'opium, de l'eau-rose, des couteaux flamands, des canons du calibre de trois et de quatre livres de balle, des pierriers, des pistolets, de la poudre de guerre, des mouchoirs fins de Madras et des toiles noires fines et légères de la côte de Coromandel.

Observation. Les navires qui longent la presqu'isle de Malaca pour se rendre à *Tronganon,* doivent prendre, comme dans le détroit de la Sonde, les précautions qu'exige leur sureté, surtout pendant la nuit, et faire écarter tous les bâtimens qui s'approcheraient de trop près.

ISLE DE JAVA.

Cette isle forme, avec celle de Sumatra, le détroit de la Sonde; elle a près de 200 lieues de long et depuis 25 jusques à 40 de large. Elle est divisée en plusieurs petits royaumes; ses terres sont généralement très-fertiles; elles produisent en très-grande quantité du riz, du poivre, du café, du sucre, de l'indigo, des drogues de différentes espèces, et les fruits et les légumes de l'Inde en grande abondance.

Les Hollandais chassèrent les Anglais de l'isle de Java en 1617, après s'être rendus maîtres de toutes les côtes septentrionales; ils bâtirent en 1619 la ville de Batavia qu'ils fortifièrent et qui leur assura leurs possessions, ainsi que le commerce exclusif des productions de l'isle. Ils obligèrent les divers Souverains à les livrer à leur compagnie à très-bas prix. Pour s'assurer d'autant plus cette exclusion, la compagnie hollandaise entretient plusieurs bâtimens armés qui croisent sur les côtes, afin d'éviter que les navires étrangers ne viennent acheter des productions qu'elle considère comme sa propriété. Il y a tout lieu de croire qu'elle retirera quelque jour, des vexations qu'elle exerce dans ce malheureux pays, les mêmes fruits qu'elle en a recueillis à Malaca.

BATAVIA;

Grande et superbe ville, située sur la côte septentrionale de l'isle de Java, par 6 degrés 12 minutes de latitude Sud et par 104 degrés 34 minutes de longitude orientale. Le Gouverneur et le Conseil général de tous les établissemens de la compagnie hollandaise

hollandaise en Asie y résident. Elle est entourée d'un bon rempart, avec un large fossé plein d'eau, et défendue par une grande citadelle où le Gouverneur, les Conseillers et tous les employés de la compagnie doivent se retirer en cas de siège.

Il y a dans l'enceinte de cette citadelle une fonderie de canons et d'ancres pour les vaisseaux, et un arsenal immense dont les approvisionnemens sont étonnans. J'y ai vu, en 1772, plus de 800 pièces de canons de différens calibres, 400 ancres de différentes grosseurs, une quantité considérable de bois de construction et de mâtures, de vastes magasins dans lesquels il y avait plus de cent cables et grelins depuis 10 jusques à 20 pouces de circonférence, et de sept à huit mille quintaux de cordages de chanvre pour les manœuvres courantes et dormantes. On y voyait, en outre, de toiles à voiles en quantité et généralement tout ce qui est nécessaire à l'armement des vaisseaux.

Un approvisionnement aussi considérable assurait des secours efficaces à une grande flotte, et sa présence dans l'Inde aurait rendu la nation hollandaise formidable dans ces riches contrées.

Mais, au lieu de se diriger par les principes d'une politique éclairée, cette Puissance n'a su profiter de nos longues divisions avec l'Angleterre, que pour faire prospérer son commerce; elle a préféré une neutralité qui l'enrichissait, à l'intérêt de sa propre sureté, qui lui faisait une loi de se joindre à nous pour conserver la liberté des mers.

C'est ainsi qu'après avoir brillé d'un grand éclat, elle est tombée dans une inertie qui a donné le temps à l'Angleterre de se rendre la maîtresse absolue de l'Asie et de pouvoir indiquer, à chaque traité de paix, celles des possessions de la République Batave qu'il lui convient de s'approprier.

Revenus d'une erreur qui leur a été si funeste, les Hollandais doivent sentir qu'ils ne doivent jamais se séparer de la seule nation qui peut lutter contre l'Angleterre. Puisse leur exemple

éclairer tous les peuples maritimes et les convaincre qu'ils doivent s'unir pour conserver une liberté sans laquelle il ne peut exister ni commerce, ni industrie !

Les vaisseaux étrangers, qui ont besoin de grandes réparations, trouvent à Batavia tous les secours qui leur sont nécessaires, mais à un haut prix.

Les rues de cette ville sont belles et bien percées ; elles sont traversées par des canaux qui facilitent le transport des marchandises, mais qui contribuent à l'insalubrité de l'air.

Les dehors sont décorés de belles maisons de campagne, où résident le Gouverneur et les Conseillers qui, pour l'ordinaire, ne viennent à la ville que les jours de conseil, et pour donner leurs ordres aux employés de la compagnie.

Il y a, hors de l'enceinte de Batavia, un grand fauxbourg habité par des Chinois, dont la population s'élève à plus de 200 mille ames; c'est là que se trouvent des magasins très-riches en marchandises de l'Inde et de la Chine.

Ce sont les Chinois qui bâtissent les maisons et qui cultivent les terres ; ils sont tous marchands, artisans ou laboureurs ; l'espérance de faire fortune en fait arriver tous les ans à Batavia ; ils y abordent sur des *sommes*, sorte de bâtimens construits à la Chine qui portent jusques à mille tonneaux, mais que leur mauvaise forme rend peu propres à résister aux coups de vents et aux tempêtes ; aussi en périt-il plusieurs tous les ans. C'est sur ces dangereux bâtimens qu'arrivent à Batavia les marchandises que les Chinois viennent y vendre.

La rade est très-vaste ; elle est abritée par plusieurs isles, auprès desquelles les vaisseaux ne courent aucun danger : le seul inconvénient qu'on y éprouve est pour le transport des marchandises à terre, qui est difficile ; on les débarque sur des alléges, qui ont un espace de près de deux mille à parcourir pour arriver à la ville.

La chaleur serait insupportable à Batavia sans une brise de la

mer qui s'élève tous les jours à dix heures du matin et qui dure jusques à 4 heures du soir; les nuits sont rafraîchies par des vents de terre qui cessent à la pointe du jour. Malgré ce secours de la nature, le climat est très-mal sain; aussi, la mortalité ordinaire est-elle effrayante. Dans un séjour de trois mois que j'y fis en 1772, nous y perdimes 18 personnes sur 80 dont l'équipage de la frégate *la Thétis* était composé.

On ne sera pas étonné de cette insalubrité, si l'on considère que cette ville a été bâtie dans une plaine marécageuse et souvent inondée; que le grand nombre de canaux, qui la traversent et dont elle est entourée, sont remplis d'une eau stagnante dans laquelle on jette toutes les immondices d'une ville très-grande et très-peuplée, ce qui entretient dans ces canaux un foyer constant de fermentation putride.

Les gens nés à Batavia de famille hollandaise sont indolens et paresseux: les Européens nouvellement arrivés sont si effrayés de l'influence de l'air, qu'ils sont en général d'une insouciance dont on peut à peine se faire l'idée. De quelle activité en effet peuvent être doués des hommes qui se voient destinés à une mort prochaine? On se défend contre l'ennemi; le danger redouble l'énergie; l'homme fait alors des efforts et des actes de courage qui semblent l'élever au-dessus de son espèce; mais on n'en a point contre un climat destructeur auquel on ne peut rien opposer et dont les atteintes sont inévitables.

Pour prévenir, autant qu'il est possible, l'effet du mauvais air sur la santé des équipages, je conseille aux capitaines qui aborderont dans cette ville de ne laisser descendre à terre que le moins d'hommes possible, et seulement dans les occasions indispensables.

Le capitaine du port a, dans ses attributions, la fourniture de l'eau pour l'usage de tous les navires qui abordent à Batavia; le transport à bord se fait par des chalans qui ressemblent bien

plus à des marie-salopos qu'à des citernes. Il suffirait sans doute de cette malpropreté pour corrompre les eaux ; mais, par l'effet d'une fraude qui mériterait châtiment, le contre-maître du port, au soin duquel cette opération est confiée, au lieu d'aller prendre l'eau dans la rivière à un tiers de lieue au-dessus de la ville, comme cela lui est ordonné, la fait prendre souvent dans un des grands canaux fangeux et infects qui ne contiennent que de l'eau malfaisante.

Pour prévenir cet inconvénient, dont les conséquences sont funestes à la santé des équipages, les capitaines qui seront obligés à faire de l'eau à Batavia, feront bien de mettre à bord des chalans, deux matelots de confiance pour veiller à ce qu'on la prenne assez haut dans la rivière ; pour qu'elle soit bonne ; sans cette précaution, ils n'en auront que de très-mauvaise.

Il en est une plus utile encore que je leur conseille de ne pas négliger : c'est de donner un pied d'ancre à *Anière* vis-à-vis l'isle du milieu, et tout près de la quatrième pointe de l'isle de Java : il y a à côté de cet établissement une petite rivière qui donne une eau bonne, limpide et facile à faire avec les bateaux des navires ; on en prendra autant que l'on pourra en loger dans les futailles de provision, et l'on la fera boire aux équipages pendant le séjour dans la rade de Batavia ; si l'on repasse au retour devant *Anière*, on y renouvelera sa provision (1).

Toutes les épiceries que les Hollandais retirent des isles

---

(1) A ces moyens de salubrité, il est infiniment utile d'ajouter celui que j'ai indiqué au chapitre premier de cet ouvrage, page 17. C'est ici le cas, sans doute, d'user des fumigations propres à désinfecter l'air des entre-ponts ; on doit exposer aux émanations du gaz muriatique tous les cadres, hamacs et matelas du navire, même les personnes de l'équipage ; ce procédé salutaire, employé dans les maisons de Batavia, y serait bien plus utile que la quantité de fleurs que les habitans tiennent dans leurs appartemens, qui ne font qu'ajouter à l'insalubrité naturelle de l'atmosphère.

Moluques

Moluques sont portées à Batavia, qui en est l'entrepôt général; elles sont déposées dans des magasins situés dans l'enceinte de la citadelle, où elles sont gardées avec le plus grand soin. Le Conseil général fixe, tous les ans, la quantité jugée nécessaire pour les besoins de l'Europe et de l'Asie. Cette partie de la récolte annuelle est chargée sur les vaisseaux de la compagnie, qui la transportent dans les divers endroits pour lesquels elle est destinée; le reste est livré aux flammes, parce que cette portion surabondante en ferait diminuer le prix, dont la compagnie reste la maîtresse par l'effet d'un monopole dont rien n'égale l'âtrocité. C'est ainsi que l'Asie, qui produit le girofle, la muscade et le macis, n'en a pour ses besoins que sous le bon plaisir de cette association; c'est ainsi qu'elle justifie l'opinion du célèbre pensionnaire Jean Wit (1); elle ne brûle pas, il est vrai, les soies, les toiles, les étoffes et le poivre de l'Inde, mais sa modération à cet égard n'est due qu'à son impuissance; elle le ferait, sans doute, si elle n'avait point trouvé de concurrens dans les autres nations européennes. Qu'a produit sa conduite tyrannique à cet égard? l'enlèvement aux Moluques de plantes qui portent ces aromates; elles croissent aujourd'hui avec succès à l'Isle de France, mais sur-tout à Cayenne, où elles se multiplient de manière à former une concurrence qui produira, dans peu de temps, une baisse plus considérable, que celle qu'aurait occasionné la quantité que la compagnie en fait brûler, tous les ans, à Batavia.

Ce qu'il y a de plus étonnant dans sa conduite, c'est qu'elle joint encore la dérision à l'outrage qu'elle fait à la nature: il est de fautes que l'on commet, mais dont on est honteux, lorsqu'il reste encore quelque moralité. L'avarice des monopoleurs hollan-

---

(1) Voyez l'Introduction, page *xvij*.

dais pouvait être assez sordide, pour qu'ils détruisissent une portion des épiceries qu'ils possédaient seuls ; mais ils devaient le faire secrétement et entretenir, par ce moyen, une sorte de doute chez le reste des hommes ; la mer aurait enseveli leur turpitude, s'ils y eussent fait précipiter les épiceries qu'ils croyaient nuisibles à leurs profits. Mais, par un oubli de toute pudeur, ils font brûler publiquement à Batavia toutes celles qu'ils veulent soustraire, et ce jour est l'occasion d'une fête à laquelle ils ont le soin d'inviter les étrangers. C'est au milieu des bals et des festins que l'on met le feu au bûcher qui dévore des productions précieuses.

Je fus invité à cette fête, en septembre 1772, par M.r Radermacher, revêtu alors de la dignité de Schabandaer; cette place est toujours remplie par l'un des premiers employés de la compagnie après les conseillers, et c'est lui qui est chargé de faire les honneurs de la fête.

Au-dehors de la citadelle et le long de la rive droite de la rivière en venant vers la mer, se trouve une grande esplanade au milieu de laquelle on construit un vaste enclos avec des bambous; on élève, dans l'un des côtés de cet enclos, un grand hangar que l'on divise en deux parties, dont on forme deux grandes salles. L'une est destinée pour le bal et l'autre pour le souper, après lequel on distribue, pendant le reste de la nuit, des rafraîchissemens pour les dames et diverses boissons pour les hommes; on y fume aussi suivant la coutume hollandaise.

Les choses ainsi disposées, les épiceries sont portées au milieu de deux haies de soldats qui sont rangés depuis la porte des magasins jusques à celle de l'enclos, au tour duquel on place des sentinelles très-rapprochées pour empêcher que personne n'en distraie la plus petite partie.

Le girofle, le macis et la muscade sont arrangés, dans le milieu de la place, dans la forme d'un carré long; ce qui fut

brûlé en 1772 formait une masse d'environ cent pieds de long sur vingt-cinq de large et quinze de hauteur ; ce qui produit 37,500 pieds cubes faisant 912 tonneaux de mer.

A l'entrée de la nuit, le Schabandaer et quelques-uns des principaux employés de la compagnie, une torche à la main, mettent le feu à divers foyers qui communiquent l'incendie dans toutes les parties; tous les convives, rassemblés ensuite dans la salle du festin, se mettent à table; après le repas, le bal commence et ne finit que le lendemain dans la matinée.

La compression de cette masse d'épiceries ne laissant que peu de vide, l'incendie ne produit pas une grande flamme; elles se consument lentement : ce qui fait durer le feu pendant près de deux jours; leur combustion répand dans l'atmosphère une odeur très-suave qui est portée fort loin par le vent de terre qui règne pendant la nuit.

Batavia est le lieu où se réunissent les vaisseaux de la compagnie destinés pour l'Europe, qui viennent du Japon et de la Chine; ils en partent, tous les ans, en convoi avec ceux qui prennent leur chargement dans cette ville ; ils portent avec eux le procès-verbal de l'incendie des épiceries et la copie des délibérations et des comptes annuels relatifs aux intérêts de la compagnie. Celui qui partit en 1772 était composé de huit vaisseaux, sous les ordres d'un Conseiller de Batavia qui retournait en Hollande.

La place de Gouverneur de Batavia est très-éminente; le faste qui l'entoure annonce, au peuple, toute son importance et le respect qu'on doit lui porter. Lorsqu'il vient à la ville ou qu'il retourne à la campagne, son carrosse est précédé de deux trompettes à cheval, de six coureurs à pied et de huit gardes à cheval le sabre à la main, un officier à chaque portière ayant aussi le sabre à la main et huit autres gardes fermant la marche.

Toutes les voitures qui le rencontrent sont obligées d'arrêter,

et les maîtres d'en descendre; les seuls Conseillers et les principaux employés de la compagnie sont seuls exceptés de cette dernière obligation; leurs voitures s'arrêtent seulement.

Douane.

On la paye à 6 pour cent sur toute espèce de marchandises.

La compagnie l'afferme à de riches marchands Chinois qui en font la perception; elle se dispense par cette mesure des soins et de la surveillance que cette partie exigerait.

Poids. Celui dont on se sert le plus ordinairement est le pic de 125 livres marc.

On pèse quelques marchandises au quintal de cent livres, même poids.

Mesures.

L'aune de Hollande, de 24 pouces 8 lignes de France.

La cobde ou coudée de 17 pouces français.

Monnaies. Elles sont les mêmes que celles de Malaca, et y ont la même valeur. (Voyez cet article, page 326).

Marchandises d'Importation.

Les navires étrangers, qui abordent à Batavia, peuvent y porter toute espèce de marchandises des différens pays de l'Inde et de la Chine, mais la descente à terre de celles d'Europe y est prohibée; ce ne fut que par une faveur spéciale qu'il me fut permis de débarquer douze cents quintaux de fer, que je vendis à six piastres gourdes le pic.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

La compagnie ne permet, aux navires étrangers, d'autres exportations que celle du sucre, de l'araque, des nids d'Alcions, du riz, des noix d'Arec, du cochon salé et des carreaux pour carreler les appartemens.

PRIX auxquels les Marchandises ci-après furent achetées en 1772.

SUCRE TERRÉ, première qualité, qui répond aux troisièmes de nos colonies, ... 4 piastres gourdes ½ le pic.

Seconde qualité, ...	3	d.°	½ *Idem.*
Troisième qualité, ...	3	d.°	*Idem.*

On le livre dans de grands paniers faits avec des bambous appelés *Barges*, qui en contiennent environ 350 livres marc.

ARAQUE. On la vend dans des futailles appelées *Lègres*, cerclées de six cercles de fer, de la contenance de 70 à 72 veltes ou 560 bouteilles de pinte, de 28 à 30 piastres gourdes. Elle est faite avec le riz, du sirop et du vin de cocotier, que l'on fait fermenter ensemble et qu'on distille ensuite; elle est plus estimée que toutes celles qui se fabriquent dans les Indes orientales avec du vin de cocotier seulement.

NIDS D'ALCIONS, de 10 à 11 piastres la livre marc.

NOIX D'AREC, 3 piastres ½ le pic.

RIZ, une piastre ¼ à une piastre ½ le pic.

BORNEO,

Isle de l'Asie qui passe pour être la plus grande de celles connues; elle s'étend depuis les 4 degrés de latitude Sud jusques par 7 degrés de latitude Nord, et depuis 106 jusques à 117 degrés de longitude orientale; on lui donne de huit à neuf cents lieues de circonférence.

Elle est habitée par des peuples dont les religions et les lois diffèrent, mais qui se ressemblent par leur barbarie et leur férocité.

Les productions de l'isle sont le poivre; beaucoup de riz d'une excellente qualité; une très-grande quantité de sagou; le camphre; le benjoin; le sang-dragon; les rotins; des bois de construction; du bois noir, dont les Chinois se servent pour faire des meubles; et tous les fruits et les légumes de l'Inde; on y trouve aussi des écailles de tortue, des nids d'Alcions; on y sale et on y sèche beaucoup de poissons.

Sagou. Le sagou est une production particulière à toutes les isles de la Sonde, des Célébes et des Moluques; c'est une sorte de pâte végétale alimentaire que l'on retire d'une espèce de palmier; les habitans de ces isles en font de petits pains qui se conservent long-temps, lorsqu'ils sont à l'abri de l'humidité. On le prépare aussi en petits grains; le feu, sur lequel on les dessèche, leur donne une légère couleur rousse à l'extérieur; c'est dans cet état qu'on l'achète pour le transporter en Europe et à la Chine; cuit dans le bouillon ou dans le lait, il forme un aliment assez agréable, mais peu nourrissant; c'est pour cela qu'il convient aux enfans comme première nourriture; on l'emploie dans la phthisie et dans la fièvre étique.

Les Chinois sont les seuls étrangers établis à Borneo avec

sécurité ; ils y ont des colonies très-anciennes qui font, avec la mère-patrie, un commerce qui occupe plusieurs de leurs *Sommes*, dont une partie est construite dans l'isle même. Ils y importent beaucoup de porcelaine commune, des toiles de coton et des soieries ; ils en exportent les productions qui sont toutes propres pour la Chine.

Les Européens ont été moins heureux ; tous leurs établissemens ont été successivement massacrés; les Portugais qui découvrirent cette isle, en 1526, tentèrent en vain de s'y établir; ils y revinrent en 1690, mais, peu de temps après, leurs maisons furent pillées, le Directeur de l'établissement et les commis furent massacrés, ainsi que les équipages de trois vaisseaux venus de Macao. Cet événement les dégoûta pour toujours.

Les Espagnols des Philippines y formèrent un établissement qu'ils furent bientôt contraints d'abandonner, malgré le traité qu'ils avaient conclu avec le Sultan du pays.

Les Hollandais abordèrent, pour la première fois, à Borneo en 1609; ils voulurent s'y établir, mais ils eurent bientôt le sort de leurs prédécesseurs : ils y parurent, en 1748, avec une petite flotte qui en imposa tellement au Prince, qu'il leur permit de s'établir à Bende-Massin; il s'obligea à leur accorder le commerce exclusif du poivre au prix de six piastres gourdes le quintal. Depuis lors, la compagnie envoie, à ce comptoir, du riz, de l'opium, du sel et de grosses toiles; mais cet établissement est languissant.

Les Anglais essayèrent de s'y fixer en 1690; ils allaient éprouver tous les effets de la férocité des gens du pays, mais le canon d'un de leurs vaisseaux dissipa les assaillans et protégea leur retraite.

Ils firent une nouvelle tentative dix ans après, mais ils furent encore obligés d'abandonner leur entreprise.

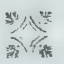
Néanmoins les Anglais ont aujourd'hui une factorerie à la ville

de Borneo; les Sooloors, maîtres de la côte septentrionale de l'isle, leur ont permis de s'établir à Rawarran, Amboong, Abai et à Tamoakook, ce qui les met à même de participer au commerce des productions de l'isle : ils payent celles qui leur sont livrées, avec de l'opium et de grosses toiles de la côte de Coromandel et du Bengale.

Mais, quelques efforts que fassent les Anglais et les Hollandais pour se maintenir à Borneo, leurs établissemens n'y jouiront jamais de cette stabilité qui seule pourrait les faire prospérer. Les autres nations européennes évitent, avec soin, un peuple féroce chez lequel ils couraient les plus grands dangers.

MOLUQUES.

Ces isles sont situées à l'Est de celles de Borneo et de Java; elles sont les seules connues pour produire le girofle et la muscade : elles appartiennent aux Hollandais qui en éloignent, avec soin, les vaisseaux des autres nations, dans la crainte qu'ils ne participent au commerce de ces précieux aromates. On connaît le despotisme odieux qu'ils exercent sur les malheureux habitans des Moluques.



CHAPITRE

CHAPITRE VIII.

COCHINCHINE.

Royaume maritime de l'Asie, dans la presqu'isle orientale de l'Inde, sur le golfe de Cochinchine; il s'étend depuis le neuvième jusques au vingtième degré de latitude Nord.

La plaine y est resserrée, dans toute l'étendue du Royaume, par une chaîne de hautes montagnes qui se trouve sur ses derrières et qui ne lui laisse qu'une largeur inégale de 10 à 20 lieues; mais ces montagnes couvertes des bois les plus recherchés, et dans lesquelles on trouve les mines d'or les plus précieuses, contribuent beaucoup à la richesse du pays.

Il n'est point de contrée connue qui puisse offrir au commerce un champ plus étendu et de plus abondantes moissons de bénéfices : j'ai entrevu les avantages que celle-ci présente, dans mes différens voyages en Asie, et je regretterai toujours de n'avoir pas été chargé d'une expédition qui m'ait mis à portée de la connaître par moi-même. Les Négocians Français ont négligé de porter leurs regards vers la Cochinchine, pendant les courts intervalles de liberté dont ils ont joui ; l'ancien Gouvernement a pu s'en assurer le commerce exclusif dans une circonstance unique, et ne l'a pas fait ; ainsi, de toutes les manières, la France a dédaigné une source inépuisable de richesse et de prospérité.

J'ai senti combien il était nécessaire, dans l'objet de mon ouvrage, de fixer l'attention du Gouvernement, et celle des

Négocians Français, vers un pays neuf, abondant en matières premières, comme en denrées les plus utiles, qui, par une sorte de phénomène, a été négligé par les nations Européennes, et qui n'a de relation qu'avec la Chine et le royaume de Siam.

Pour parvenir à ce but important, je me suis procuré les mémoires les plus exacts, comme les plus authentiques ; j'ai reçu particulièrement de Mr Cossigny (1) les instructions les plus utiles; je lui rends ici les témoignages de ma reconnaissance et de mon estime avec d'autant plus de plaisir, qu'il a fait, dans le temps, les plus grands efforts pour faire adopter un plan à l'ancien Gouvernement, qui nous assurait pour toujours le commerce exclusif de la Cochinchine; qui nous mettait à même d'y former un établissement dont les avantages étaient incalculables, et qui nous attachait le Souverain de ce royaume par des liens que plusieurs circonstances rendaient, pour ainsi dire, indestructibles.

Cet estimable citoyen n'avait d'autre but que celui de contribuer au bien de son pays; plein de ce patriotisme généreux qui ne voit que le bonheur de la patrie, il n'a cessé d'éclairer le Gouvernement et ses compatriotes par la publication de divers ouvrages, dans lesquels il a consigné les fruits de ses recherches et de ses observations pendant son long séjour en Asie.

Division de la Cochinchine et ses productions.

La Cochinchine est divisée en douze provinces qui s'étendent dans une direction presque Nord et Sud; son sol est d'une grande fertilité; le climat y est sain, et les eaux salubres. Les montagnes, qui sont couvertes de forêts antiques, fournissent des bois de rose, d'ébène, de fer, de sapan, de sandal, et sur-tout les bois

---

(1) J. F. Charpentier-Cossigny, ex-Ingénieur, membre de la Société libre d'agriculture du département de la Seine et de la Société académique des Sciences de Paris, etc. etc.

d'aigle et de calambac : ce dernier se vend à la Chine au poids de l'or; on y trouve généralement tous les beaux bois particuliers à l'Asie, que l'on emploie soit comme parfums, soit pour teintures, soit pour des meubles d'un grand prix, soit enfin pour la construction des maisons et celle des plus grands vaisseaux. C'est dans ces forêts que l'on retire en abondance diverses sortes de gommes, et particulièrement de la gomme gutte, des résines, des baumes et des vernis. On y fait aussi une huile que l'on nomme huile de bois, qui sert à divers usages dans l'Inde et à la Chine. Elles sont remplies de gibier, comme cerfs, gazelles, paons, faisans, etc.; on y trouve des éléphans, des rinocéros, des tigres, des lions et d'autres animaux féroces qui rendent la chasse dangereuse : elle ne peut s'y faire qu'avec des précautions, une expérience et une adresse qui ne peuvent être acquises que par les négres qui habitent ces montagnes.

La plaine produit une immense quantité de riz, dont on fait tous les ans une double récolte, et qui se vend à peine trois ou quatre centimes la livre; du maïs, du millet (1), plusieurs espèces de féves, tous les fruits de l'Inde et de la Chine; une très-grande quantité de sucre; des noix d'arec, qui font la richesse de plusieurs provinces; du betel, de la cannelle, d'une espèce particulière au pays, fort supérieure à celle de Ceylan; du poivre, du thé, de la soie de bonne qualité; du coton, de l'aloès, de l'indigo, de la laque, du salpêtre, du miel, de la cire, du musc, enfin, une plante précieuse inconnue en Europe, qui ferait à elle seule la fortune d'une colonie et que l'on nomme dans le pays *Dinaxang*; elle donne par la fermentation une fécule verte qui sert à teindre les étoffes dans toutes les nuances de cette couleur; les Européens l'ont nommée indigo vert.

On trouve à la Cochinchine des nids d'alcions, des cornes de

(1) Les Cochinchinois ne cultivent ni le blé, ni le seigle.

rinocéros, des dents d'éléphans et de l'écaille; on y sale et on y sèche une grande quantité de poissons, des peaux de chien de mer, des holothuries ou bitchos de marré, et des aîlerons de requins.

Les animaux domestiques que les Cochinchinois élèvent sont: des chevaux d'une jolie espèce que l'on exporte avec avantage dans le royaume de Siam; le buffle qu'ils emploient au labourage; le bœuf, le cochon, la chèvre, les poules, les oies, les canards, etc.

La mer qui baigne leurs côtes abonde en poissons excellens, ainsi que leurs rivières; la pêche est libre, et ils s'y adonnent beaucoup; le riz et le poisson forment la base de la nourriture du peuple.

On ne voit point, sans étonnement, cette foule de productions rassemblées dans le même pays; on observera, sans doute, qu'il n'est question ici que de matières premières, dont une partie est d'une grande utilité pour l'Europe, pendant que l'autre est recherchée dans toute l'Asie: ainsi la Cochinchine réunit à elle seule l'aliment d'un grand commerce pour ces deux parties du monde. Quelle source féconde de richesse!

Industrie des Cochinchinois.

L'industrie des Cochinchinois est à-peu-près nulle; ils ne réussissent que dans la fabrication de quelques satins; ils ne sont ni habiles, ni riches commerçans; ils n'ont trafiqué jusques ici qu'avec les Chinois et les Japonais: ces derniers n'y vont plus, depuis que leur Souverain leur défendit de sortir du royaume, ce qui remonte à plus de 40 ans. La même défense existe pour les habitans de la Cochinchine; c'est elle qui les a empêché d'acquérir des lumières, de connaître le prix des productions de leur pays, le parti qu'ils en retireraient en Asie, et la valeur que leur donnerait l'industrie. Ils sont obligés de se contenter de ce qui leur vient de la Chine; ils reçoivent aussi quelques marchandises du royaume de Siam. Il s'en faut de beaucoup que leurs

leurs marchands soient aussi fins que les Chinois; ceux-ci n'ont pas grand'peine à les tromper, et l'on conçoit combien ils en profitent.

Un pays abondant en productions précieuses, ne saurait en tirer un parti avantageux, lorsqu'il est sans relations avec les étrangers; c'est pourquoi toutes celles de la Cochinchine sont à des prix qui étonnent par leur bon marché. En voici deux exemples frappans : on y obtient le sucre brut à 6 francs le quintal, poids de marc; le blanc à 8, et le candi à 10. La soie n'y revient que de 5 à 6 francs la livre. La valeur de leurs denrées ne saurait augmenter dans un marché où il n'existe aucune concurrence; on doit croire que les rusés Chinois, qui sont à-peu-près les seuls qui abordent à la Cochinchine, cherchent à les maintenir aussi bas qu'il leur est possible.

Importation des Chinois.

Cependant les Cochinchinois ont des besoins; la Chine leur fournit de la toutenague, du cuivre rouge, jaune et blanc; de la porcelaine, des pièces de soieries brochées, de la rhubarbe, du gen-seng, des épiceries, plusieurs sortes de racines, du papier grossier, qui sert à la sépulture des morts; du papier coloré et doré, pour les pagodes et les sacrifices; un peu de papier blanc, plusieurs sortes de peintures, comme vermillon, azur, orpin; des toiles de chanvre et de coton, des terrailles de toutes sortes, pour la cuisine; des lames de sabres, du calin et du cuivre travaillé, du cardamomon et des pelleteries. Il est à croire que la fréquentation des Européens leur donnerait de nouveaux goûts.

Révolution survenue à la Cochinchine.

L'ancien Gouvernement a pu procurer tous ces avantages à la France, ainsi que je l'ai déjà dit; cette circonstance mérite d'être développée; et, quoique de semblables digressions ne soient pas de mon sujet, je rapporte celle-ci comme un de ces exemples qui prouvent jusques à quel point un caractère faible et indécis

dans celui qui gouverne peut nuire à la gloire et à la prospérité d'une nation.

L'illustre Raynal, en écrivant sa courte histoire de la Cochinchine, prévoyait que cet État nouveau ne pouvait subsister longtemps sans éprouver des révolutions.

« Le contrat primitif, dit-il, qui liait les Cochinchinois, » lorsqu'ils se séparèrent du Tonquin, fit régner le bonheur dans » l'association nouvelle, pendant près d'un siècle; les cinq ou six » premiers Rois observèrent religieusement le pacte social, qui » fut fait par le fondateur de ce royaume et les hommes las » d'oppression qui l'avaient suivi : mais cet engagement récipro- » que et fraternel s'est enfin altéré et corrompu. Le chef de la » nation en est devenu le despote; ses courtisans se sont appelés » ses esclaves, et lui ont donné le titre fastueux et sacrilège de » *Roi du Ciel*; dès ce moment, les hommes n'ont dû être » devant lui que des insectes rampans sur la terre. L'or, qu'il a » fait déterrer dans les mines, a desséché l'agriculture; il a » méprisé le toit simple de ses pères; il a voulu un palais; on » en a creusé l'enceinte d'une lieue de circonférence; des milliers » de canons, autour des murailles de ce palais, le rendent » redoutable au peuple; on n'y voit plus qu'un despote, bientôt » on ne le verra plus sans doute; et l'invisibilité, qui caractérise » les Rois de l'Orient, fera succéder le tyran au père de la » nation. Le *Roi du Ciel*, semblable aux dieux d'Épicure, laisse » tomber les fléaux et les calamités sur les campagnes; il ignore » et les maux et les larmes de ses peuples; bientôt on le verra » dans le néant où sont ensevelis les sauvages qui leur cédèrent » leur territoire. Ainsi périssent, ainsi périront les nations » gouvernées par le despotisme.

» Si la Cochinchine (ajoute-t-il) rentre dans le chaos dont

» elle est sortie, il y a environ cent cinquante ans, elle deviendra
» indifférente aux navigateurs qui fréquentent ses ports. »

La révolution, prévue par le philosophe qui a écrit l'histoire des établissemens européens dans les deux Indes, est arrivée; on ignore à quelle époque les troubles ont commencé : on sait seulement que le Roi de la Cochinchine fut obligé de fuir en 1786 et d'aller chercher un asile à la cour de Siam ; son trône fut occupé par un usurpateur qui se rendit le maître de ses états; il eût succombé, sans doute, s'il n'avait su profiter des lumières d'un Prélat Français qu'il avait depuis long-temps auprès de lui, qui était devenu son ami et son conseil, et qui avait su donner assez de force à ce Prince pour lui apprendre à résister au malheur. Mais le vertueux évêque d'Adran ne se bornait pas à diriger le Roi de la Cochinchine, qu'il avait amené à la connaissance du christianisme : plein de cet amour de la patrie, qui est le sentiment dominant d'un homme éclairé, il s'occupait de la gloire et de la prospérité de la sienne. Une circonstance particulière donna au Roi de la Cochinchine une haute idée de la valeur et de la fidélité des Français.

Lorsque la guerre civile éclata, le Monarque fut trahi par les personnes qui devaient le plus lui être attachées. L'évêque d'Adran joignit à la petite flotte qui était restée fidèle au Roi, un bâtiment dont il avait donné le commandement à un matelot Breton venu de la Chine, et lui recommanda de faire la plus grande résistance. Il s'agissait d'arrêter dans une rivière la flotte nombreuse de l'usurpateur: au premier signal du combat, l'armée qui tenait pour le Roi, trop inférieure pour résister, chercha son salut dans la fuite. Le Breton resta seul et fit tête à la flotte ennemie. Nouveau *Coclès*, il la retint trois jours; mais, à la fin, les rebelles, animés par les discours, les promesses et les menaces de l'usurpateur, abordèrent le bâtiment du Breton. Tout son

équipage, composé de Cochinchinois, l'avait abandonné; il se jetta seul à fond de cale, et, lorsqu'il jugea que son bâtiment était surchargé de rebelles, il mit le feu aux poudres et le fit sauter. Cette explosion coûta la vie au brave matelot et à une quantité de Cochinchinois. Le nom de ce brave homme mériterait d'être connu pour passer à la postérité.

Un trait de courage aussi brillant était propre à s'attirer l'admiration du Roi de la Cochinchine; la fidélité éprouvée de l'évêque d'Adran acheva de lui faire voir chez les Français la réunion de toutes les vertus; aussi, quoiqu'il fut prêt à succomber sous les efforts d'un ennemi implacable, il refusa les secours que lui offraient les Anglais, les Hollandais et les Portugais; il ne voulut rien devoir qu'à la nation Française, et il se détermina à confier son fils, âgé de six ans, à l'évêque d'Adran, pour aller implorer la protection du Roi très-chrétien et solliciter des secours assez efficaces pour remonter sur le trône de ses ancêtres. En attendant l'effet d'une ambassade aussi éloignée, il se retira chez le Roi de Siam.

Mission importante dont l'Évêque d'Adran fut chargé.

L'évêque d'Adran accepta une mission qui remplissait tous ses vœux. Il mettait le royaume de la Cochinchine à la disposition de la France : les années qu'il avait passées dans ce pays l'avaient éclairé sur les avantages que sa patrie devait en retirer; il ne consulta ni son âge, ni les dangers d'un aussi long voyage; il ne vit que la prospérité de la France, la gloire de son Roi, le moyen certain de balancer la puissance anglaise en Asie, et d'arrêter les progrès alarmans qu'elle y faisait chaque jour. Il partit, plein de cette confiance dans le succès que donne la certitude de faire le bien. Irons-nous rabaisser des motifs aussi nobles? Dirions-nous qu'après avoir réuni quatre-vingt mille Cochinchinois à l'Église Romaine, il voulait achever la conversion de ce peuple, en le liant étroitement avec les Français qui professent la même religion? Ce motif, ordinaire aux ecclésiastiques,

tiques, pouvait être l'une de ses pensées ; mais sa conduite politique, les concessions qu'il avait faites consentir au Roi de la Cochinchine, prouvent que, s'il remplissait avec zèle les fonctions de son ministère, il savait être aussi homme d'État.

Concessions obtenues par l'Évêque d'Adran.

Par ces concessions, le Roi cédait à la nation Française l'isle et le port de Touranne en toute propriété, et nous assurait le commerce exclusif de son royaume. Ce port est l'un des plus vastes et des plus sûrs de l'Asie; nous pouvions y entretenir des forces suffisantes pour nous rendre redoutables dans cette partie du monde. Une colonie, fondée dans un pays aussi productif, y assurait notre puissance; nos vaisseaux pouvaient y être entretenus et même renouvelés; le meilleur bois et du fer excellent concouraient à ce but, en nous offrant de quoi construire les plus grands vaisseaux. Au moyen des bâtimens cochinchinois, nous faisions avec facilité le commerce du *Japon*, de *Chiampa*, de *Camboye*, de *Siam*, du *Pégou*, des *Isles Borneo*, *Celebes*, *Macassar*, *Java* et *Sumatra*; en un mot, cette situation ouvrait aux Français un commerce immense et nouveau qui aurait compensé les avantages que nos rivaux retirent de leur puissance dans l'Indostan; nous étions à portée d'intercepter, en temps de guerre, le commerce des Anglais à la Chine; en temps de paix, nous obtenions une concurrence avantageuse sur tous les vaisseaux européens qui vont à Canton, par les denrées de la Cochinchine que nous pouvions y porter.

Effet que produisit dans nos colonies la nouvelle de la révolution survenue à la Cochinchine.

La nouvelle de la révolution arrivée dans ce royaume fut bientôt répandue dans toutes nos colonies des Indes orientales; le passage de l'évêque d'Adran, accompagnant le fils du Roi détrôné, pour aller solliciter des secours à la Cour de Versailles, donna les plus grandes espérances aux Colons Français; ils sentaient de quelle importance allaient être des liaisons assurées avec la Cochinchine; tous les vœux accompagnaient le Prince et le Prélat. Des mémoires furent envoyés à Paris pour démontrer les avantages résultans de

la mission dont ils étaient chargés. Mr Cossigny, qui se trouvait à l'Isle de France, remit à l'évêque une lettre pour Mr De Vaivre, alors maître des requêtes et intendant général des colonies, dont il a bien voulu m'envoyer la copie; je regrette vivement de ne pouvoir la faire connaître à mes lecteurs : on y voit les motifs déterminans en faveur de l'entreprise; les avantages qui devaient en être le prix; enfin on y trouve les vues les plus sages, les plus sûres, comme les plus économiques pour les moyens d'exécution. Tout cela est développé par Mr Cossigny avec clarté, précision, éloquence, et l'on ne peut concevoir, en le lisant, comment il n'a pas enchaîné à son opinion le conseil du Roi et le Monarque lui-même (1).

Conduite du Roi de la Cochinchine à Siam.

Peu après l'arrivée du Roi de la Cochinchine à Siam, ce dernier royaume eut une guerre à soutenir contre les *Pégouans* leurs ennemis naturels. Le Roi de la Cochinchine saisit cette occasion de prouver sa reconnaissance à son bienfaiteur : il commanda une grande partie des troupes Siamoises, qui remportèrent une victoire décisive.

Cette guerre étant terminée, le Roi de Siam donna des troupes et des vaisseaux au Roi de la Cochinchine, pour tenter une entreprise sur son pays; mais il ne laissa à ce Prince que l'apparence du commandement, et réserva la principale autorité

(1) C'est dans ses ouvrages, que j'ai puisé pour écrire ce Chapitre; je l'ai même copié souvent littéralement; j'en fais ici la déclaration, malgré la facilité avec laquelle mes lecteurs reconnaîtront une plume supérieure à la mienne.

J'ai puisé aussi dans un mémoire de feu Mr Poivre, que Mr Cossigny m'a procuré. Cet ancien intendant de l'Isle de France avait fait un voyage à la Cochinchine; l'on sait combien il était capable de juger les pays qu'il visitait : il connaissait si bien celui-ci, qu'il prévit la révolution qui y est survenue, quarante ans avant qu'elle n'ait éclaté. Voyez son ouvrage intitulé *Voyage d'un Philosophe.*

sur les troupes Siamoises à un vieux Général de cette nation qui avait sa confiance. Celui-ci, soit qu'il fut mécontent, ou qu'il eut des ordres secrets, entrava, tant qu'il put, le Roi de la Cochinchine; ce qui fit échouer cette première tentative.

De retour à la cour de Siam, ce Prince espéra long-temps de déterminer une seconde entreprise, et il la sollicita vivement. On lui faisait chaque jour de nouvelles promesses qui n'aboutissaient à rien : enfin, ne consultant que son courage, il prit la résolution de tout tenter par lui-même. Sûr de la plupart des Cochinchinois qui l'avaient suivi à Siam et de ceux qui étaient venus l'y joindre, il prit le parti de descendre la rivière sur ses propres bâtimens, avec le peu de troupes qui lui étaient dévouées, pour se rendre dans son pays. Il ne trouva d'obstacle qu'au dernier poste, situé à l'embouchure de la rivière; le Commandant du fort, trop faible pour lui résister, voulut néanmoins avoir l'air de l'arrêter; mais il céda aux menaces du Prince, et se contenta d'une lettre qu'il lui remit pour le Roi de Siam.

Celui-ci, se croyant offensé, expédia sur le champ ses forces navales à la poursuite du Roi fugitif, qui fut joint au bout de quelques jours; il mit aussitôt sa petite armée en bataille, salua, à poudre et comme ami, le pavillon Siamois arboré sur les vaisseaux qui le poursuivaient. Cette générosité et la constance fière de ce Prince en imposèrent au Général, qui retourna sur ses pas.

Son arrivée à son pays.

Le Roi continua sa route. En abordant sur les côtes de son royaume, il y trouva les dispositions les plus favorables de la part de son peuple; il osa débarquer seul, mais il fut bientôt entouré d'une grande partie de ses sujets, que sa valeur et son héroïsme rangeaient dans son parti. Il remit, dans peu, sous son obéissance les deux tiers de son royaume, et réduisit l'usurpateur à se faire corsaire.

Pendant que ce Prince, instruit par le malheur, mais soutenu

par son courage, se rendait digne de régner, l'évêque d'Adran sollicitait en vain des secours à la cour de Versailles; les mémoires arrivés de Pondichery et de l'Isle de France ne purent éclairer des ministres, bien plus occupés à se maintenir en faveur, que de la gloire de leur maître. On venait de terminer une guerre qui avait été glorieuse, mais qui eût pu l'être davantage. Les Anglais, qui avaient sollicité la paix long-temps avant de l'obtenir, venaient encore de dicter des lois à un Monarque qui eût pu leur porter les plus grands coups, mais dont ils connaissaient la faiblesse : ils en avaient obtenu un traité de commerce qui ruinait l'industrie française. Le Roi craignit de les mécontenter, en écoutant les propositions de l'évêque d'Adran, et ce Prélat, qui avait tout fait pour sa patrie, eut la douleur de ramener le jeune Prince qui lui avait été confié, sans avoir rien obtenu.

Retour de l'Évêque d'Adran.

La consternation fut générale à l'Isle de France et à Pondichery, lors du retour de l'évêque d'Adran; les Colons sollicitèrent inutilement la permission de marcher eux-mêmes au secours du Roi de la Cochinchine : on peut juger du sentiment douloureux qu'ils éprouvèrent, par ce fragment du discours que Louis Monneron, député de Pondichery à l'assemblée nationale, prononça le 15 octobre 1790.

« Une circonstance très-heureuse, dit-il, vous ouvrait tous les » ports et toutes les ressources de la Cochinchine. Le Souverain » du pays, obligé de fuir devant un usurpateur, avait envoyé en » France, en 1786, son fils unique, comme le gage des traités » que l'évêque d'Adran, auquel il avait confié le sceau de l'Em- » pire, ferait avec nous. Il était question de quelques faibles » secours qui existaient, aux Indes, en hommes et en vaisseaux. » Jamais l'impéritie d'un ministre n'a frappé d'une manière plus » funeste sur les intérêts commerciaux d'une nation. Au lieu » d'adopter un projet dont la France devait recueillir de si grands » avantages, il crut devoir laisser à Mr de Conway la liberté

» d'exécuter

» d'exécuter ou d'abandonner le projet. Ce Gouverneur, nouvel-
» lement arrivé aux Indes, n'ayant aucune notion de nos intérêts
» dans le pays confié à son administration, se détermina, contre
» le vœu et les instances de la colonie, à abandonner l'évêque
» d'Adran à ses propres ressources. L'amour de ses peuples a
» remis l'Empereur en possession de son trône; le Gouvernement
» Français n'a pas eu la gloire d'avoir contribué à cet événement;
» mais l'évêque d'Adran, distinguant les inconséquences d'un
» ministre, des intérêts de la nation, n'en est pas moins disposé
» à employer son crédit, ses talens et ses ressources, pour nous
» obtenir tous les avantages que nous pouvons désirer dans un
» pays où la population est immense, qui a des ports excellens
» et qui offre la réunion abondante de toutes les productions de
» la Chine et des Indes. »

Ce fut donc contre le vœu général, que Mr de Conway refusa de secourir le Roi de la Cochinchine. Cet Irlandais, alors au service de France, servait-il dans cette occasion le maître qu'il avait adopté ou sa patrie? Par quel prix les Anglais payèrent-ils son refus? Mais que penser d'un ministère assez peu instruit pour ne pouvoir se décider par lui-même dans une occasion aussi importante, et qui s'en remet, pour un intérêt aussi majeur, à l'opinion d'un Gouverneur arrivé depuis peu en Asie, dont la fidélité devait lui être suspecte, et qui ne connaissait pas encore assez nos intérêts pour les juger, en supposant qu'il ne les ait pas trahis.

Refus du Gouverneur de Conway.

J'étais à Pondichery, lorsque le jeune Prince, après avoir éprouvé les dangers d'une longue navigation, y arriva à son retour de France. Je le vis exprimer ses regrets de n'avoir pu réussir dans son importante ambassade; j'ai été le témoin du profond chagrin qu'éprouva l'évêque d'Adran sur le peu de succès de sa mission; mais sur-tout j'ai vu les sentimens d'improbation des Colons de Pondichery, pour un refus qui arrêtait les progrès

de notre puissance dans l'Inde, qui augmentait les succès de nos rivaux et qui les dédommageait en partie de celui que le Roi de la Cochinchine leur avait fait éprouver.

Espérances que nous devons conserver.

Quelque tort qu'ait fait à la France la conduite de l'ancien Gouvernement, nos espérances ne sont pas cependant totalement perdues. Le Roi de la Cochinchine n'a point encore atteint la vieillesse; dans tous les cas, son fils, héritier du trône, à peine âgé de vingt-cinq ans aujourd'hui, a été élevé par l'évêque d'Adran; il professe le christianisme; il a une affection particulière pour les Français; le voyage qu'il a fait en France lui laissera, toute sa vie, des impressions profondes de la puissance de la Nation et des merveilles de nos arts. Comme il est infiniment plus instruit qu'aucun de ses compatriotes, puisqu'il écrit en français et qu'il se plaît à la lecture de nos livres, les comparaisons qu'il doit faire sans cesse de l'état brillant de nos villes, de leur grandeur, de notre population et de notre industrie, avec ce qui existe chez lui, ne peuvent que lui donner une grande idée de notre supériorité sur les peuples de l'Asie. Ce Prince semble appelé par la providence pour faire une heureuse révolution dans son pays; mais il a besoin d'être aidé par le concours d'une nation européenne, et ses vues se tourneront toujours naturellement vers la nôtre. C'est à nous à profiter de dispositions aussi heureuses; elles peuvent nous mettre à même de réparer les pertes funestes que la révolution a fait éprouver à notre commerce et à notre marine (1).

Mœurs.

Les Cochinchinois, comparés avec les Indiens, sont braves et laborieux; ils ont le naturel simple et le cœur droit; ils aiment la

(1) Parmi les moyens à employer, il en est un qui peut contribuer puissamment au succès: c'est le bon choix du Prélat qui devra remplacer l'évêque d'Adran. Combien il est à désirer qu'il possède les vertus de son prédécesseur et sur-tout son inviolable attachement pour sa patrie!

vérité et s'y attachent, dès qu'ils la connaissent; ils sont pauvres avec tous les moyens d'être riches; assez ignorans, mais susceptibles d'instruction; polis entr'eux, et sur-tout avec les étrangers. Ils font grand cas des Chinois, à cause de leur belle doctrine; ils appèlent leur Empire, *le royaume de la grande Clarté.* Depuis qu'ils voient des missionnaires, ils ont une plus grande estime encore pour les Européens.

La religion est la même qu'à la Chine; le peuple va aux pagodes de *Foé* et de *Tchoua.* Les lettrés vont au temple de *Confucius*, qui est leur maître, ainsi que celui des Chinois. La religion chrétienne est libre et fait beaucoup de progrès : le Roi, les Princes et plusieurs Mandarins sont catholiques. Religion.

Tout leur savoir consiste à parvenir à lire les livres chinois, à être instruits de la morale qu'ils renferment; c'est par ce moyen que l'on parvient aux grades qui rendent habiles à posséder les grands emplois. Littérature.

Il est aisé de voir, par ce que je viens de dire, que les Cochinchinois diffèrent beaucoup des Chinois leurs voisins. Ceux-ci forment un peuple ancien, dont les usages sont consacrés par une longue suite de siècles; tout concourt chez eux à les maintenir, et c'est peut-être l'un des peuples de la terre chez lequel il serait le plus difficile d'opérer quelque changement. Comparaison des Cochinchinois avec les Chinois, et conséquence que l'on doit en tirer.

Les Cochinchinois, au contraire, possèdent assez de lumières pour connaître qu'ils ne savent rien et qu'il y a d'autres hommes qui sont instruits; ils ne tiennent encore fortement à aucun système, ni à aucune législation; ils cherchent la vérité de bonne foi, parce qu'ils ne croient pas la posséder; ils sont, enfin, dans cette situation rare, mais heureuse, qui rend un peuple nouveau susceptible d'institution.

Si une Nation puissante venait leur porter ces lumières dont ils sentent le besoin; si elle savait sur-tout en bannir ce despotisme, qui fait des Asiatiques le jouet des peuples de l'Europe,

et qui les met à la merci du premier audacieux qui leur présente des fers ; elle acquerrait toute la confiance des Cochinchinois. Ceux-ci deviendraient, dans peu de temps, les arbitres de l'Inde, et la Puissance Européenne qui les aurait conduits à ce degré de prospérité, posséderait, pour ainsi dire, à elle seule le commerce de l'Asie entière. Je ne dirai plus qu'un seul mot sur cette vaste entreprise : c'est que ce ne serait pas comme conquérant que cette Nation devrait se présenter à la Cochinchine, mais comme amie. C'est moins des armées qu'il lui faudrait employer, que des hommes éclairés et honnêtes, qui s'occuperaient d'y répandre les lumières et les arts utiles. Un établissement à *Touranne* suffirait pour opérer cette utile révolution; l'évêque d'Adran l'avait prévu, et c'était vraisemblablement dans ce but qu'il nous faisait faire cette précieuse concession.

Les principales villes de la Cochinchine sont: *Hué-Fo*, *Fay-Fo* et *Saigon*.

HUÉ-FO.

Cette ville était la capitale du royaume et le séjour du Roi, avant la révolution; elle est située dans la province de *Cham-Kué* par 16 degrés 29 minutes de latitude Nord et par 105 degrés de longitude orientale; elle est placée à cinq lieues de l'embouchure d'une grande rivière, appelée *la rivière du Roi*, autrefois assez profonde pour recevoir les plus grands vaisseaux; mais une espèce de déluge, arrivé dans le pays vers l'an 1738, y forma des bancs de sable qui en ont fermé l'entrée aux grands bâtimens. Néanmoins le commerce qu'y font encore ceux d'une moyenne grandeur ne laisse pas que d'être assez important.

Cette ville n'a d'ailleurs de remarquable que le palais du Roi et

et les pagodes; le reste est mal bâti; elle est coupée de canaux à la façon chinoise, pour faciliter le transport des marchandises et pour la commodité d'un peuple assez nombreux qui ne saurait résister aux chaleurs de l'été, sans se baigner deux ou trois fois par jour.

FAY-FO

Est aussi dans la province de Cham-Kué. Cette ville gît par 15 degrés 57 minutes de latitude Nord et 105 degrés 55 minutes de longitude orientale, à près de dix lieues de la mer; elle est bâtie sur les bords d'une rivière peu profonde, qui ne peut recevoir que des bâtimens d'une grandeur médiocre; mais elle a pour port la baie de *Touranne,* dans le fond de laquelle se trouve le port le plus beau, le plus vaste et le plus sûr de l'Asie; il est formé par la côte et l'isle du même nom, qui n'en est séparée que par un bras de mer appelé *rivière de Touranne.* L'isle a près de cinq lieues de long sur une largeur inégale depuis une lieue jusques à trois.

Fay-Fo, quoique moins considérable que *Hué-Fo,* fait néanmoins un commerce beaucoup plus étendu; les bâtimens chinois y abordent en très-grande quantité; on y voit aussi quelques navires portugais venant de Macao; ils se rendent tous dans le port de *Touranne;* les chargemens qu'ils y prennent consistent principalement en riz, sucre et noix d'Arec.

On compte à *Fay-Fo* près de six mille Chinois qui sont les plus gros marchands du pays; ils y sont établis avec leurs familles et payent tribut au Roi. On trouve dans la ville, des factoreries à louer; les plus grandes coûtent ordinairement cent piastres pour le temps de la mousson. On y voit aussi deux églises, l'une de

Jésuites Portugais et l'autre de Franciscains Espagnols. Le Gouverneur de la province fait sa résidence à *Keta*, sur le bord de la rivière, à une lieue de la ville. Les missionnaires Français ont une église dans cet endroit.

SAIGON.

Cette ville est dans la province de Chiampa, par 10 degrés 38 minutes de latitude Nord et 104 degrés 24 minutes de longitude orientale. Elle est située à 10 lieues de la mer, sur le bord d'une grande rivière qui reçoit les plus grands navires.

Le cap St-Jacques forme la pointe Nord de l'embouchure de ce fleuve, dans lequel on trouve par-tout depuis cinq à dix brasses d'eau, jusques devant la ville. Il est très-net et ne présente aucun danger. La prudence exige, néanmoins, que l'on prenne un pilote pour le remonter : on en trouve toujours au petit village de *Candu* situé sur la pointe que forme la côte Sud de la baie de St-Jacques.

La rivière est défendue, à l'approche de la ville, par quatre petits forts bâtis à l'Européenne, armés avec des canons de fort calibre.

La mer est haute dans la baie de St-Jacques, lors des nouvelles et pleines lunes, à 12 heures 40 minutes; elle baisse de 10 pieds.

Ce fut à *Saigon* que le Roi de la Cochinchine aborda, à son retour de Siam, avec le petit nombre de sujets qui lui étaient demeurés fidèles. Avant cette époque, cette ville était peu importante; mais, depuis que le Souverain y a établi sa résidence et qu'il l'a fortifiée, elle est devenue considérable et comme le boulevart du royaume.

Ce fut aussi à *Saigon* que le vice-amiral Rosili, alors capitaine

des vaisseaux, aborda en 1789 avec la frégate *la Méduse* qu'il commandait. Il y débarqua le fils du Roi à son retour de France, ainsi que l'évêque d'Adran, son mentor. Le Roi expédia une grande *somme* (1), vingt galères et une quantité de bateaux au-devant de son fils, pour lui servir d'escorte; les rameurs étaient en uniforme et ramaient en mesure, au son des instrumens. Tous ces bâtimens, ornés de flammes, de pavillons et d'étendards, vinrent se ranger, en bel ordre, autour de la frégate qui portait le jeune Prince. Il passa à bord de la galère commandante, qui le conduisit à terre.

Le Roi accueillit son fils avec les témoignages de la joie la plus vive; il le remit ensuite, pour la seconde fois, entre les mains de l'évêque d'Adran, pour achever son éducation.

Forces militaires.

A l'arrivée à *Saigon* du vice-amiral Rosili, les forces militaires du Roi consistaient dans l'armée de terre, composée de soixante mille hommes, dont huit mille étaient armés de fusils à baïonnettes, manœuvrant à l'Européenne; le restant avait des lances et des sabres.

Le Roi commandait l'armée en personne; il avait dix Grands Mandarins qui commandaient les divisions sous lui.

L'armée navale, à l'ancre devant la ville de *Saigon*, était composée de

100 grandes galères, portant depuis 16 jusques à 24 pièces de canon et bordant depuis 48 jusques à 54 avirons. La galère commandante était gréée à l'Européenne;

40 autres galères de même grandeur étaient sur le chantier et prêtes à lancer à l'eau;

300 galères plus petites;

1 *somme*, montant 30 pièces de canon en fonte du calibre de 8;

6 sommes plus petites, montant 20 pièces de 6;

---

(1) Bâtiment à trois mâts. Voyez à l'article Batavia, page 332.

Un très-grand nombre de bateaux, chalans et pontons, pour le service de l'armée et celui du port.

Il y avait en réserve, dans le parc d'artillerie,

350 pièces de canon en fonte, des calibres de 4, 6, 8, 12 et 18;

280 pièces en fer, des mêmes calibres;

150 pierriers en fonte sur pitons;

1 mortier de 10 pouces, du même métal;

40 pièces de canon de campagne, de fonte, montés sur leurs affûts;

40 obusiers, du calibre de 18;

Une très-grande quantité de boulets en fer et en pierre; quelques bombes et beaucoup de poudre de guerre.

Il y avait dans l'arsenal deux grands hangars, sous lesquels étaient établies 80 forges; on y faisait des cloux de toutes les grandeurs, des casques, des lances; on y ferrait des affûts de canon.

On y voyait aussi un grand atelier d'armurier et une fonderie pour les canons de fer et de fonte, que l'on forait.

On trouvait dans l'arsenal les plus beaux bois de construction, tant droits que courbes, propres à faire des vaisseaux de guerre de toutes les grandeurs.

Il fut mesuré des bordages de cent pieds de long sur trois pieds de large et de quatre à six pouces d'épaisseur; un mât de 79 pieds de long sur 32 pouces de diamètre.

Le brai sec y était abondant, ainsi que l'huile de bois dont on se sert pour la carène des bâtimens.

On y faisait des cables avec le pite.

En considérant cet état militaire et maritime, de même que les approvisionnemens de l'arsenal, on prendra sans doute une idée avantageuse d'un Roi qui avait su rassembler autant de forces, en même temps qu'il travaillait à conquérir son royaume

sur

sur celui qui l'avait usurpé. Mais, si ces divers moyens font honneur à son activité et à son intelligence, on ne doit pas dissimuler qu'il a tiré de grands secours de plusieurs Français qui se sont rendus à *Saigon* en 1787. Ce sont eux qui ont fait faire aux Cochinchinois des progrès dans les arts : ils leur ont appris à faire, avec le coton, des toiles à voiles qui sont assez bonnes pour assurer la navigation (1).

Mrs Dayot et Ollivier leur ont fourni des modèles, d'après lesquels ils font des poulies de toutes les grandeurs, à rouets et à essieux de fonte. C'est le dernier de ces artistes qui a fondu le mortier que l'on voit dans l'arsenal.

L'abbé Boissereau, missionnaire, leur a donné les moyens de faire des vis, jusques alors inconnus.

C'est Mr Ollivier qui a fait exécuter le cric en fer.

De tels secours ont augmenté l'industrie des Cochinchinois, dont l'adresse, dans l'exécution des modèles qu'on leur offre, prouve qu'ils n'ont besoin que de maîtres pour devenir bientôt de bons ouvriers.

Manière dont on fait le commerce à la Cochinchine.

Je ne puis décrire ici que la manière dont les Chinois font leur commerce à la Cochinchine, parce qu'ils sont à-peu-près les seuls qui y abordent. Mais il est à présumer que les usages qu'ils sont obligés de suivre seront les mêmes pour les autres nations, jusques à ce que des traités particuliers les aient changés.

Dès que les vaisseaux arrivent à la vue du port, ils trouvent des pilotes Cochinchinois qui les introduisent. Ces pilotes sont des gens du Mandarin ; ils ont ordre de se tenir toujours prêts à faciliter aux étrangers l'entrée des ports.

Après que le navire est mouillé, le capitaine descend à terre, va porter à la Cour une liste générale de toutes ses marchandises,

(1) Le chanvre vient bien à la Cochinchine, et l'on pourrait en tirer un parti avantageux, si l'on en étendait la culture.

et en même temps les présens destinés pour le Roi. Il faut remarquer que, dans ce pays, toutes sortes de contrats et d'affaires se commencent et se terminent par des présens. Il est essentiel d'en avoir qui puissent plaire au Roi, parce que, s'il en est satisfait, il exempte les vaisseaux du droit d'ancrage : ce droit est assez considérable; il est plus ou moins fort, suivant la quantité et la qualité des marchandises qu'on y porte. Les Chinois payent dix pour cent, suivant un ancien tarif qui détermine le prix de toutes les marchandises de leur pays.

De retour de la Cour, le capitaine fait procéder au déchargement de son vaisseau; il fait transporter toutes ses marchandises dans la factorerie. C'est là que le Mandarin chargé de la douane vient en faire la visite, mais seulement pour voir s'il y a quelque chose de curieux et qui pût être agréable au Roi ou aux premiers Mandarins du royaume; lesquels lui donnent une liste de ce qu'ils souhaiteraient acheter. S'il trouve parmi les marchandises quelque chose qui soit sur sa liste, il se la fait livrer, après être convenu du prix avec le capitaine qui, pour le moment, doit se contenter d'un billet dont il ne reçoit le montant que deux ou trois mois après.

Avant cette visite, le capitaine ne peut rien vendre; il doit être exact à ne rien oublier sur l'état qu'il présente au Roi à son arrivée, parce que, si, lors de la visite du douanier, il se trouvait quelque chose qui ne fut pas mentionnée dans cet état, on pourrait lui susciter une affaire. Il doit faire encore quelques présens aux ministres et au douanier : ce dernier est, en Cochinchine, un grand et puissant Mandarin.

Quant à la vente de leurs marchandises, les Chinois s'adressent aux Mandarins qui sont volontiers marchands, quand il y a quelque chose à gagner : ceux-ci achètent ce qu'il y a de plus considérable et de plus grande valeur; les objets moins importans sont livrés à des femmes très-entendues dans le commerce, qui se chargent

chacune d'un ou de deux lots, moyennant un petit bénéfice que le vendeur leur cède. Il y a aussi des marchands qui se chargent de la vente, sous une petite rétribution. Un capitaine Européen qui irait à la Cochinchine y trouverait de riches marchands chrétiens qui le dirigeraient dans ses opérations.

Les marchandises vendues sont payées en or ou en argent, et le plus souvent en cashs qui sont la seule monnaie du pays.

L'or et l'argent sont marchandises à la Cochinchine ; il n'y a qu'une seule espèce de monnaie, qui est la *cash.* Sa valeur est si petite, qu'elle n'égale pas même celle d'un de nos centimes; elle est de la grandeur d'une de nos pièces de deux liards ; elle a dans son milieu un trou carré, qui sert à les enfiler avec un cordon de paille. Monnaies.

Le métal de la cash est blanc, mais j'ignore sa nature ; il est certain qu'il est plus cassant que le verre ; il ne peut supporter le moindre effort sans se rompre. Si un paquet de cette monnaie vient à tomber, il s'en brise au moins une douzaine.

Mais est-elle faite dans le pays? Je l'ignore ; je n'ai aucune notion qui puisse me faire présumer qu'il y ait à la Cochinchine d'autres mines que celles d'or et de fer. Je suis même porté à croire que les Cochinchinois reçoivent leurs *cashs* de la Chine : car ces deux monnaies se ressemblent si parfaitement, qu'elles paraissent provenir de la même fabrication.

Dans quelque lieu qu'elle soit faite, il est difficile de concevoir à quel dessein on se sert d'un métal si destructible. On ne peut supposer d'autre but au Gouvernement, que celui de renouveler sans cesse le bénéfice qu'il fait dans la fabrication d'une monnaie qui est continuellement dans les mains du peuple, et qui ne peut circuler un an sans être détruite.

Les paquets composés de 600 cashs se nomment *quan.*

Le *quan* se divise en dix tiènes ou mess.

Le *tiène* ou *mess* est de 60 cashs.

Au-dessous du *tiène*, on compte par cashs.

Au-dessus du *quan*, on compte par *choué*.

Le *choué* est de 10 quans ou 6000 cashs.

En comparant cette manière de compter avec celle de la Chine, on reconnaît que le *quan* vaut 6 mess chinois, et que le tael de la Chine vaut un *quan* 6 tiènes et 40 cashs de la Cochinchine.

Sur ce pied, le *quan* vaut 4 francs 39 centimes de notre monnaie. (Voyez l'article Monnaie, au chapitre de la Chine).

Matières d'Or et d'Argent.

L'or, ainsi que je l'ai déjà dit, est abondant à la Cochinchine, à cause des riches mines qui y existent ; mais il ne s'y trouve point de mines d'argent: d'où il suit que ce dernier métal est une production étrangère qui a dû avoir, pendant long-temps, une valeur supérieure à celle qu'il a chez les nations où il abonde. Sa rareté lui donnait autrefois beaucoup plus de prix qu'à la Chine; aussi les Chinois, qui trouvaient un grand bénéfice à le porter à la Cochinchine, ne manquaient pas d'en introduire autant qu'il leur était possible.

On va juger de ce qu'ils y gagnaient.

L'argent se vend en lingots, qui sont le produit de quinze piastres d'Espagne; ce lingot se vendait anciennement de 22 à 23 *quans*. Sur ce pied, la piastre produisait 880 *cashs*, et, comme elle n'en valait que 720 à la Chine, il en résultait un bénéfice de 160 *cashs* ou de 29 $\frac{2}{9}$ pour cent.

A mesure que l'argent est devenu plus abondant à la Cochinchine, il a perdu de son prix, et les profits des Chinois ont diminué. Le lingot de 15 piastres ne valait déjà plus en 1744 que de 17 à 20 *quans*. En établissant un prix commun de 18 *quans* $\frac{1}{2}$ pour la valeur de 15 piastres, cette monnaie ne produisait que 740 cashs, c'est-à-dire, 20 cashs de plus qu'à la Chine; ce qui n'offrait alors qu'un bénéfice de près de 3 pour cent. Il est à croire qu'aujourd'hui l'argent est au pair.

Mais

Rapport de l'Or avec l'Argent.

Mais quel est le rapport de l'or avec l'argent? C'est ce que je ne puis faire connaître, malgré toutes les recherches que j'ai faites pour parvenir à m'éclairer là-dessus; néanmoins il paraît constant que la Cochinchine est le pays où ce rapport est le moins favorable à l'or, et dans lequel, par conséquent, on l'obtient à meilleur marché.

Mr Poivre, dans son mémoire sur la Cochinchine, après avoir donné le prix du lingot d'argent composé de quinze piastres, dit: « L'or hausse et baisse également, suivant le nombre des » acheteurs. Dans le temps des *sommes* chinoises, on ne saurait » guères l'avoir à moins de 136 *quans;* à la fin, et sur le » départ des dernières *sommes*, il monte jusques à 150. Mais, » si on l'achetait pendant l'hivernage, c'est-à-dire, depuis la » première lune jusques à la fin de l'année cochinchinoise, ce » qui répond depuis notre mois d'octobre jusques en mars de » l'année suivante, alors on pourrait l'avoir à 110 et même à » 100; et, pour qui connait le pays, il y a façon de l'avoir à » moins encore (1). »

Quelle est donc cette quantité d'or qui coûte 135 et même 150 *quans*, lors de la présence des sommes chinoises? Serait-ce un lingot semblable à celui d'argent, composé de 15 piastres et du même poids? C'est ce que l'on pourrait présumer, d'après la réticence de Mr Poivre qui parle de l'or immédiatement après l'argent, et qui semble en déterminer la valeur sur la même base qu'il a fixé celle de ce dernier métal. Mais, dans ce cas, la proportion de l'or avec l'argent, à la Cochinchine, n'aurait été en 1744 que comme un est à six, en partant du prix de 136 *quans*, et comme un est à sept, en supposant le prix d'achat à 150, ce qui ne peut se présumer. Que, si tel a été l'état des

(1) Mémoire de Mr Poivre sur la Cochinchine, écrit en 1744.

choses à la Cochinchine, il n'a pu y durer long-temps, parce que les Chinois étaient trop instruits, à cette époque, pour ne pas extraire des quantités d'or assez considérables pour le faire augmenter.

D'un autre côté, il ne paraît pas présumable que l'absence des *sommes* chinoises puisse faire éprouver à l'or une baisse depuis 150 *quans* jusques à 100, et même au-dessous. Encore une fois, cet état de choses n'a pu durer long-temps, en supposant qu'il ait existé. Ce n'est pas, au surplus, sur de pareilles espérances que les bénéfices à faire à la Cochinchine sont fondés; elle n'a pas besoin de semblables ressources pour fixer l'attention des peuples commerçans; le bas prix de ses denrées en présente de bien plus sûres.

Importation des marchandises de l'Europe.

Les Cochinchinois ont une grande idée de ce qui vient d'Europe. Il est beaucoup de choses d'une petite valeur en France qui seraient précieuses chez eux. Ils acheteraient, avec empressement, du soufre, des drogues médicinales, sur-tout du quinquina, dont ils connaissent les propriétés; du gen-seng, quelques draps et quelques étoffes légères en couleurs vives, dont partie écarlate; quelques pièces d'étoffes de Lyon à fleurs d'or et d'argent : ils s'en servent à faire des bourses pour le bétel et le tabac; ils font même consister une partie de leur magnificence à en avoir de riches; des tapisseries et des tapis à la Persanne y seraient d'un bon débit; une petite quantité de toiles de Bretagne, toutes sortes de quincailleries et verroteries, des brasselets, des pendans d'oreilles, des outils pour les ouvriers, toutes sortes d'armes, sur-tout des lames de sabres faites sur un modèle de leur pays; toutes sortes de pierreries, depuis les pierres du Rhin jusques au diamant, se vendraient fort cher au Roi et aux Mandarins; ceux-ci acheteraient encore du fil d'or et d'argent. Il est une foule d'autres articles qui pourraient leur convenir et qu'il serait utile de connaître; c'est pourquoi il serait

nécessaire, dans une expédition qui aurait pour but de faire un essai avec ce pays, de présenter à ses habitans un grand nombre d'objets de notre industrie, afin de connaître ceux qui réussiraient le mieux.

Présent pour le Roi.

Ainsi que je l'ai déjà dit, il faut offrir au Roi des présens convenables ; ceux qui pourraient lui être les plus agréables seraient :

Des glaces, des pendules, des pierreries, des étoffes en or, des ouvrages curieux en cristal, des pièces d'optique, des prismes, des télescopes, des cylindres, des orgues d'Allemagne, des tapisseries de laine, des tapis, de belles estampes représentant des traits d'histoire et des batailles.

Les présens pour les Mandarins doivent être de moindre valeur, quoiqu'à-peu-près dans le même genre; il faut les distribuer suivant la dignité de chacun d'eux ; on s'exposerait à se faire des ennemis, si l'on en offrait de semblables à deux Mandarins d'un ordre différent.

POIDS. Le grand poids est le pic qui pèse 187 livres $\frac{1}{2}$, poids de marc.

Il se divise en 100 catis.

Le cati pèse 30 onces, poids de marc.

Un cati de la Cochinchine est égal à un cati et demi de la Chine.

MESURES. La mesure d'étendue s'appèle *thiaé;* elle répond, à peu de chose près, à 24 pouces du pied français.

Celle de capacité, dont on fait usage pour mesurer le riz au détail, pèse 6 catis; ce qui revient à onze livres quatre onces de notre poids.

DROITS. J'ai déjà fait connaître les droits que les marchandises payent à leur importation à la Cochinchine ; celles d'exportation ne payent rien; on peut les embarquer avec une entière liberté.

MARCHANDISES D'EXPORTATION.

SOIE. La soie écrue est très-abondante à la Cochinchine, et on l'obtient à bas prix; elle s'y vend de 200 à 250 *quans* le pic du pays, ce qui la fait revenir de cinq à six francs la livre, poids de marc.

Voyez à l'article Chine, pour les qualités qu'elle doit avoir et la différence considérable qu'il y a dans le prix d'achat.

SUCRE. Le sucre est très-abondant à la Cochinchine; c'est la province de *Cham* qui en fournit la plus grande quantité. Le brut s'y vend à raison de six francs le quintal, poids de marc; le blanc à huit francs; enfin, le candi coûte à Fay-Fo quatre *quans* le pic du pays; il revient, à ce prix, à neuf francs soixante centimes le quintal, poids de marc.

HOLOTHURIES ou *BITCHOS DE MARRÉ.* Gros vers de la classe des molusques, qui se trouvent au fond de la mer le long des côtes.

On en pêche une quantité immense sur les côtes de Malabar, du royaume de Quéda, de Bornéo et des Isles Philippines, mais sur-tout à la Cochinchine, où ils sont extrêmement abondans. Il s'en fait une consommation étonnante en Asie, et particulièrement à la Chine (1).

On les ouvre dans leur longueur, on les vide et on les fait

(1) J'en portai, à mon dernier voyage à Canton, en 1791, une petite quantité que j'avais prise à l'Isle de France, et qui avait été préparée par Mr *Loustau*: on les trouva supérieurs à ceux des autres parties de l'Asie, et je les vendis à plus haut prix. C'est un objet encore peu connu dans cette colonie, mais qui pourrait y devenir important, si l'on avait l'occasion de le faire passer à la Chine, parce que les côtes de cette isle en sont remplies. Il est à croire que l'isle Rodrigues, entourée de récifs comme l'Isle de France, en fournirait aussi une pêche abondante.

tremper

tremper, pendant quelque temps, dans de l'eau de chaux; on les fait ensuite sécher plusieurs jours au soleil. Cette préparation les crispe, les racornit et les conserve.

Pour connaître s'ils sont de bonne qualité, on en prend quelques-uns au hasard, et l'on les fait tremper dans de l'eau fraîche; on les y laisse une heure ou deux, pendant lequel temps ils se dilatent. Ils doivent être alors transparens, glissans au toucher, gras et bien nourris.

Il faut observer aussi, en les achetant, si une forte membrane qu'ils ont intérieurement est bien nette. Il arrive souvent qu'elle est remplie de sable, ce qui occasionne un fort déchet à la vente.

Les *holothuries* ont une odeur forte et fétide, dont les navires s'imprégnent, et qu'il est difficile de faire disparaître; c'est pourquoi on ne doit jamais en charger dans les vaisseaux destinés à porter du thé et même du café en Europe, parce que ces deux articles précieux contracteraient infailliblement l'odeur infecte de ces vers.

Bois d'aigle et *de calambac*.

Ces deux sortes de bois sont le produit du même arbre que l'on appèle *arbre d'aloès*, à cause de son amertume qui tire sur celle de l'aloès. On prétend qu'il ne se trouve qu'à la Cochinchine.

Immédiatement au-dessous de l'écorce, le bois est noir et compacte. C'est à cause de cette couleur que les Portugais ont nommé *pau d'aquila* cette partie du tronc, c'est-à-dire, *bois d'aigle*. Celui-ci, quoiqu'il se vende fort cher, est cependant beaucoup moins estimé que le cœur qui forme le bois de *calambac*, qui est plus précieux, dans l'Inde et à la Chine, que l'or même.

Le *calambac* est d'une odeur forte, mais très-agréable; il sert à parfumer les habits et les appartemens; il se fond au feu comme la résine, et répand un parfum très-suave. On le

regarde comme un cordial souverain dans l'épuisement et la paralysie ; on l'emploie aussi pour monter les bijoux de grand prix.

On ne porte point de *calambac* en Europe ; il n'y a que les Souverains et les grands Seigneurs de l'Asie qui en font usage ; le *bois d'aigle* passe dans les grandes villes de l'Inde.

Le Roi de la Cochinchine s'est réservé le droit exclusif de vendre tout le bois de *calambac* et l'*ivoire* qui se trouve dans ses états ; on s'exposerait à une fâcheuse affaire, si l'on en achetait des particuliers.

Bois de rose. Il est d'une couleur plus rouge que l'acajou et très-veiné ; une légère odeur de rose lui a fait donner le nom de cette fleur ; il reçoit un très-beau poli. Les Chinois l'emploient à faire des meubles précieux.

Bois d'ébène.

Voyez cet article au chapitre de la Chine.

Bois de sandal ou *santal.*

Voyez le chapitre Côte de Malabar, *article* Marchandises d'Exportation.

Il y a aussi une autre sorte de *sandal* qu'on appèle *bois rouge* ou *sandal rouge*. Il est beaucoup moins estimé que le citrin; il est compacte, pesant et sans odeur. Sa fibre est souvent ondée; il est supérieur, pour la teinture, au bois de Brésil et de Campêche.

Bois rouge ou *de sapan.*

Voyez l'article Marchandises d'Exportation de Malaca, *page 327.*

C'est un bois de teinture semblable au bois de Brésil.

Gomme gutte. C'est un suc concret, résino-gommeux, demi-inflammable, compacte, sec, d'une couleur jaunâtre, sans

odeur et presque sans goût. Elle est le produit d'un arbre nommé *carcapulli* dont on la retire par incision.

La gomme gutte se dissout en plus grande quantité dans l'esprit du vin que dans l'eau; elle purge beaucoup et produit souvent des nausées; c'est le purgatif des goutteux. On la prend à la dose de dix à quinze grains que l'on fait macérer dans l'eau.

L'usage de cette substance est actuellement considérable, parce qu'on en tire un très-beau jaune facile à employer; on s'en sert dans les miniatures et dans les lavis.

MORFIL ou *DENTS D'ÉLÉPHANT.*

Voyez cet article au chapitre de la CHINE.

CORNES DE RINOCÉROS.

Voyez idem.

RIZ.

Voyez cet article au chapitre CÔTE DE MALABAR.

NOIX D'AREC.

Voyez au Chapitre IV, à l'article COLOMBE, *dans l'isle de* CEYLAN.

BÉTEL. Plante d'une grande réputation dans tout l'Orient, et particulièrement dans les Indes, où sa consommation est incalculable.

Cette plante, qui est assez semblable à celle qui porte le poivre, est si faible qu'il lui faut un appui pour la soutenir, à mesure qu'elle croît. Ses feuilles ressemblent à celles du lierre, mais plus tendres.

Ce sont ces feuilles que les Indiens mâchent continuellement, avec des morceaux de noix d'Arec.

L'usage du bétel est si commun dans l'Inde, que les grands et le peuple, les riches et les pauvres, ne sont jamais sans leur

boîte ou bourse de bétel : on s'en présente, lorsqu'on se rencontre, et c'est un cérémonial établi parmi les hommes et les femmes de s'en offrir. On regarde même comme un affront, le défaut d'offrir ou le refus du bétel.

Ces feuilles se conservent long-temps sans se gâter ; cette propriété en facilite le commerce.

Un bétel, tel qu'on l'emploie en Asie, se compose de deux ou trois petits morceaux de noix d'Arec, enveloppés par quelques feuilles de bétel enduites intérieurement d'un peu de chaux faite avec des coquillages et éteinte avec de l'eau ; on ajoute aux morceaux de noix d'Arec quelques grains de cardamome.

Le bétel fortifie l'estomac, raffermit les gencives et purifie l'haleine.

CANNELLE. Ainsi que je l'ai déjà dit, celle qui croît à la Cochinchine passe pour la meilleure de l'Asie ; on la paye à la Chine beaucoup plus que celle de Ceylan ; elle a un parfum exquis ; les Chinois l'appèlent *bois de sucre*, parce qu'elle a en effet un goût très-sucré.

POIVRE.

Voyez cet article au chapitre III, page 116.

THÉ.

Voyez, pour les qualités de cette feuille, au chapitre de la CHINE.

Le thé de la Cochinchine est, dit-on, supérieur à celui de la Chine, mais les Cochinchinois ne lui donnent pas la même préparation ; il serait facile de les y habituer.

COTON.

Voyez le chapitre CÔTE DE MALABAR, *page 115, pour les qualités que le coton doit avoir.*

On dit que c'est à la Cochinchine que croît le coton jaune qui sert à faire les nankins.

INDIGO.

INDIGO. Cette teinture est trop connue pour donner ici ses caractères particuliers. Je ne puis rien dire sur celui de la Cochinchine, que je n'ai point vu.

LACQUE.

Voyez à la page 289 ce que c'est que la lacque.

SALPÊTRE.

Voyez à la page 287.

MIEL. Cette substance sucrée est trop connue pour la désigner par ses caractères. On sait que sa qualité varie suivant le pays où on le recueille; l'expérience seule peut faire connaître celui de la Cochinchine.

CIRE. Celle produite par les abeilles est connue de tout le monde; il est à croire que celle de la Cochinchine est de cette espèce, puisqu'on trouve aussi du miel dans ce pays.

Il y a une autre espèce de cire qui est produite par *le cirier;* on le trouve à la Chine, où il fournit de la cire blanche; celui qui croît à la Louisiane n'en donne que de verte. En général, ces dernières sortes de cires sont inférieures à celles des abeilles.

MUSC.

Voyez à la page 287 les qualités du musc et la manière dont on le fraude.

INDIGO VERT. C'est la fécule d'une plante appelée dans le pays *Dina-xang;* j'en ai parlé au commencement de ce chapitre; il serait bien utile de connaître cette nouvelle sorte d'indigo, et sur-tout de s'emparer de la planté qui le produit, afin de la naturaliser dans nos colonies.

NIDS D'ALCYONS.

Voyez au chapitre VII, page 318.

Écaille.

Voyez aux Isles Philippines.

Poisson salé. Il faut le choisir sec et la chair blanche. On en porte de grandes quantités à la Chine.

Peau de chien de mer. On en consomme beaucoup à la Chine.

Ailerons de requins.

Voyez au chapitre III, page 141.

État des Marchandises de France qui doivent composer la cargaison d'un Navire de 800 à 1000 tonneaux, destiné pour la Cochinchine (1).

Draps londrins seconds, de bonnes fabriques de Carcassone.

20 ballots assortis comme suit, à 1800 fr. le ballot: Fr. 36000

2	pièces	écarlate.
2	d.°	vert émeraude.
2	d.°	jonquille.
2	d.°	bleu turc.
2	d.°	violet.
2	d.°	noir.
12	pièces	par ballot.

Étamines, *ras de castor* et *camelots*, dans le même assortiment que les draps, pour 25000

Étoffes légères de Lyon, à fleurs d'or et d'argent.. 4000

Fr. 65000

---

(1) J'ai dressé cet état d'après les notes fournies par l'Évêque d'Adran et M[rs] Dayot et Olivier, à M[r] Belzime, lieutenant à bord de la frégate *la*

		Montant des parties ci-contre......	Fr. 65000
Velours de coton....	6	pièces, aunant ensemble environ 200 aunes, en couleurs éclatantes, à 13 fr. l'aune.........	2600
Corail..............	1	caisse, dans les qualités de mezzanié et de grossezzé, primo camolato.	18000
Chapeaux demi-fins, à grande forme...	1000,	à 10 fr. la pièce........	10000
Vin rouge..........	50	barriques de 30 veltes, à 80 fr. la b.que	4000
Savon.............	50	quintaux, à 80 fr. le q.al	4000
Pendules.........	50,	de jolis modèles, du prix de 150 à 200 fr. chaque.	9000
Serinettes.........	12,	à 10 fr.......... *idem*.	120
Vielles organisées...	6,	à 250 fr.......... *idem*.	1500
Lanternes magiques.	12,	du prix de 12 fr.. *idem*.	144
Moulins à moudre le café............	50,	à 5 fr.......... *idem*.	250
			Fr. 114614

Méduse, qui ramena le fils du Roi à la Cochinchine. Les talens de ces trois hommes distingués, la connaissance qu'ils avaient du pays et de ses besoins, ne laissent aucune incertitude sur la convenance des articles qui y sont indiqués. Je ne doute point que l'on ne puisse en ajouter beaucoup d'autres, sur-tout après un premier voyage. C'est au subrécargue, chargé d'une semblable expédition, de rechercher avec soin, sur les lieux, tout ce qui peut convenir à ce pays ; il doit prendre là-dessus les notes les plus étendues, comme les plus exactes.

C'est aussi à lui à s'assurer des changemens à faire, dans une seconde expédition, sur les articles que j'ai indiqués pour être vendus au Roi.

		Montant des parties ci-derrière......	Fr. 114614
Sel ammoniac......	500	livres, à 2 fr. la livre..	1000
Alambics..........	15,	de la contenance de 100 pintes de Paris, pesant environ 110 livres ch., ensemble 1650 livres, à 3 fr. la livre.........	4950
dito.............	15,	de la contenante de 70 pintes de Paris, pesant environ 80 liv. chaque, ensemble 1200 livres, à 3 fr. la livre.........	3600
	15	*serpentins* pour les grands alambics, pesant chacun environ 100 l., ensemble 1500 liv., à 2 fr. 50 c^mes^ la livre.............	3750
Boussoles pour les navires..........	100,	à 10 fr. chaque.........	1000
Sabliers de ½ heure..	500,	à 2 fr. *idem.........*	1000
Aimants artificiels..	6,	à 30 fr. *idem.........*	180
Besicles...........	500,	à 5 fr. *idem.........*	2500
Ancres............	100,	du poids de 300 livres et au-dessous, pesant ensemble environ 225 quintaux, à 36 fr. le quintal.	8100
Grappins..........	200,	du poids de 150 livres et au-dessous, pesant ensemble 240 quintaux, à 36 fr. le quintal......	8640
			Fr. 149334

Étaux.

Montant des parties ci-contre........		Fr. 149334
Étaux............ 100,	de différentes grandeurs et dans les prix de 6 à 30 fr. la pièce........	1800
Couteaux flamands. 4000,	à 5 fr. la douzaine.....	1666
Cuirs à rasoirs...... 100,	renfermant 2 bons rasoirs chaque, à 6 fr........	600
Pierres à rasoirs.... 30,	à 12 fr. chaque........	360
Montres en argent.. 100,	à 50 fr. *idem*.........	5000
Aiguilles à coudre, de bonne qualité..30000,	à 6 fr. le mille.......	180
Soufre en bâton................................		8000
Glaces assorties, dans les prix de 200 à 500 fr. la pièce..		20000
Fil, franges et *galons d'or*.........................		10000
Fer en barre, assorti ¾ en plat, ¼ en carré.......		10000
Acier...		6000
Rubans de différentes espèces et couleurs, mais sur-tout en jaune................................		1200
Verroteries..		1200
Brasselets et *pendans d'oreilles en pinchbeck*......		600
Grains de verre, des plus petits..................		300
Miroirs de 12 à 15 pouces de hauteur..........		1500
Papier de diverses qualités, crayons, cire d'Espagne et *plumes*......................................		3000
Essences diverses.................................		300
Bas de fil et de coton, pour homme.............		3000
Quincailleries diverses, très-variées dans l'assortiment.		3000
Limes assorties.................................		2000
Ciseaux de différentes grandeurs, pour menuisiers.		1500
		Fr. 230540

Montant des parties ci-derrière. ..... Fr. 230540

Cristaux de Venise ou de Bohème, de divers goûts et à divers usages............................	6000
Pierres fausses, d'un grand éclat................	6000

Articles pour être vendus au Roi.

Fusils à la grenadière....	2000, à	16 fr. chaque.	Fr. 32000
Tires-bourre pour la troupe..............	6000, à	30 c^{mes} *idem.*	1800
Lames de sabre à 3 raies.	3000, à	4 fr......*idem.*	12000
Pierres à fusils..........	200000, à	6 fr. le mille...	1200
Boulets du calibre de 4.	2500 p^{t}	100 quintaux.	
d.° *Idem. de* 6.	2500	150 *Idem.*	
d.° *Idem. de* 8.	2000	160 *Idem.*	
d.° *Idem. de* 12.	1500	180 *Idem.*	
d.° *Idem. de* 18.	1500	270 *Idem.*	
	10000 p^{t}	860 q. à 12 fr. le q.^{al}	10320
Bombes de 10 pouces....	200,	pes.^{t} env.^{on} 200 q. à 12 fr. ... *idem.*	2400
Grenades.............	4000,	pes.^{t} 3 liv. $\frac{1}{4}$ chaque, ens.^{ble} 130 quint., à 12 fr. ... *idem.*	1560
Balles de plomb, de 16 à la livre..............	200	quint^{x}, à 30 fr. *idem.*	6000
Enclumes............	20,	assorties en grande, moyenne et petite grandeur, pesant	

Fr. 309820

Montant des parties ci-contre.			Fr. 309820
		ens.ble 5000 livres, à 1 fr. 25 cmes la livre	6250
Globe céleste	1,	d'un pied de diamètre, avec méridien en cuivre	100
dito *terrestre*	1,	d'un pied de diamètre, avec le méridien *idem*	100
Sphère armillaire	1,	d'un pied de diamètre, avec le méridien *idem*	100
dito *de Copernic*	1,	d'un pied de diamètre, avec le méridien *idem*	100
Glaces	6,	dont 2 du prix de 800 f.; 2 de 1000 f. et 2 de 1500 f. ch.	6600
Instrumens de Physique			3000
Cartes de la côte du royaume de la Cochinchine, pour			200
Belles gravures représentant des batailles ou des faits historiques			1000
Un outil de chaque espèce, pour menuisier, charpentier, serrurier, charron etc., pour servir de modèle			1000
Une petite Imprimerie			130
Étoffes en or et en argent, à grands ramages			5000
Une belle pendule, du prix de			4000
			Fr. 337400

Nota. Si l'on voulait augmenter la valeur de la cargaison, on pourrait y ajouter pour trente à quarante mille francs de diamans.

On doit observer qu'une expédition de cette nature étant destinée à établir un commerce nouveau, il est du plus grand intérêt que tous les objets qui composeront la cargaison soient de la meilleure qualité dans leur espèce. Ce serait ruiner notre commerce à la Cochinchine, que d'y porter des marchandises mauvaises ou seulement médiocres : on discréditerait par-là notre pavillon, et l'on diminuerait la bonne opinion que le Souverain et les habitans du pays ont de la Nation Française.

Il est plus important qu'on ne le pense généralement, de ne porter au-dehors que de bonnes marchandises. Je développerai cette observation, d'une manière plus étendue, dans la conclusion de cet ouvrage.

Compte par apperçu d'un Navire de 800 à 1000 tonneaux, pour un voyage à la Cochinchine (1).

Achat du corps du vaisseau, son armement, avitaillement et entière mise dehors........................ Fr.	250000
Le montant des marchandises qui doivent composer son chargement, s'élevant d'après l'état.	337400
50 mille piastres gourdes à 5 fr. 30 c^mes chaque.	265000
Fr.	852400

(1) La saison, pour le départ d'Europe, est la même que pour le voyage de la Chine.

Frais.

Montant des parties ci-contre.... Fr. 852400

FRAIS.

Port des marchandises en magasins et à bord du navire.................. Fr.	6000	
Magasinage..................	600	
Commission à 2 pour cent sur 587400 fr., montant du vaisseau et des marchandises qui composent son chargement..................	11748	Fr. 20998
Idem à 1 pour cent sur 265000 fr. montant des piastres..........	2650	
Montant de la mise dehors.		Fr. 873398

VENTE à la COCHINCHINE.

Les marchandises d'Europe qui composent la cargaison, montent à..................................	Fr. 337400
Le bénéfice sur ces marchandises, à 35 pour cent,..................................	118090
50 mille piastres à 5 fr. 30 c^mes chaque....	265000
	Fr. 720490

Sur quoi il faut déduire:

Les dépenses pendant le séjour à la Cochinchine, et celles d'avitaillement pour le retour en Europe.................. Fr.	25000	
Ancrage et présens à faire au Roi et à divers Mandarins, supposés s'élever à..................	25000	Fr. 50000
Reste à employer..........		Fr. 670490

Achats à la Cochinchine.

14000 quintaux, poids de marc, sucre, à 9 fr. le q.al		Fr. 126000
60000 livres soie, à 6 fr. la livre.		360000
En poivre, ivoire, indigo bleu et vert, et autres objets précieux.		146538
		Fr. 632538
Commission au subrécargue pour les ventes et les achats, à 6 pour cent.		37952
Somme égale au produit net de la cargaison...		Fr. 670490

Vente en Europe.

14000 quintaux de sucre, à 50 fr. le q.al		Fr. 700000
60000 livres soie, à 16 fr. la livre.		960000
Poivre, ivoire, indigo et autres objets précieux, dont l'achat s'élève à	Fr. 146538	Fr. 293076
Bénéfice présumé à 100 pour cent.	146538	
		1953076
La valeur du vaisseau, au retour du voyage.		130000
Produit brut.		Fr. 2083076

Frais à déduire.

Commission de vente, à 2 pour cent sur 2083076 fr.	Fr. 41661	
Assurances d'entrée et sortie, à prime liée, à 8 pour cent sur 1200 mille francs.	96000	
	Fr. 137661	Fr. 2083076

Montant des parties ci-contre . .	Fr. 137661	Fr. 2083076
Onze mois salaires à l'équipage, à 2500 fr. par mois.	27500	Fr. 194161
Transport de la cargaison en magasin.	5000	
Frais pour mettre les marchandises en état de vente.	4000	
Gratification à l'État-major. . . .	20000	
		Fr. 1888915
Sur quoi déduire le montant de la mise dehors.		873398
Bénéfice résultant du voyage, à raison de 116 pour cent.		Fr. 1015517

OBSERVATIONS.

En dressant ce plan d'expédition, je me suis attaché à diminuer, autant que je l'ai pu, les avantages qui doivent en résulter : c'est par cette raison que je n'ai supposé qu'un bénéfice de 35 pour cent sur la cargaison d'Europe; on conçoit qu'elle peut en donner beaucoup plus.

J'ai suivi la même règle pour la cargaison en retour, que j'ai formée des articles les plus ordinaires et dont j'ai beaucoup réduit la valeur en Europe. Il en est plusieurs autres, dont l'importation doit donner de gros profits : tels sont le poivre, le thé, l'indigo bleu et sur-tout le vert, les gommes de différentes espèces, etc. Ces diverses productions de la Cochinchine doivent donc être étudiées avec soin par celui qui serait chargé de la direction d'un premier voyage: il doit tout examiner, tout essayer.

Il n'est pas seulement question, dans une expédition de cette

nature, d'une simple opération merçantile : il s'agit aussi d'ouvrir une branche de commerce nouvelle, dont les résultats peuvent être d'une grande importance. Se borner, en pareil cas, à ne connaître que ce qui peut convenir à l'Europe, ce serait ne remplir sa mission qu'à moitié. Il faut étudier aussi tout ce qui peut être utile au commerce d'Inde en Inde. On a vu dans ce chapitre, combien la Cochinchine abonde en productions recherchées dans toute l'Asie; il est nécessaire d'en comparer les prix d'achat, avec leur valeur dans les différentes parties de l'Inde; on se formera par-là une juste idée du commerce que l'on peut faire avec ce royaume.



CHAPITRE

CHAPITRE IX.

MACAO.

Isle de peu d'étendue, à l'entrée de la baie de Canton, et le premier port où il faut aborder en arrivant à la Chine. Elle est située par 22 degrés 13 minutes de latitude Nord, par 111 degrés 15 minutes de longitude orientale et à quinze lieues de l'entrée de la rivière de Canton. Son terrain ne produit que quelques légumes ; les habitans reçoivent du continent tout ce qui est nécessaire à leurs besoins.

Macao est le seul établissement que le Gouvernement Chinois ait permis, dans son Empire, à une nation Européenne. Les Portugais obtinrent cette faveur, en récompense des secours qu'ils donnèrent pour chasser un fameux pirate qui infestait les mers voisines et qui avait formé le siège de Canton : ils le forcèrent à se retirer à Macao, où ils le prirent et le mirent à mort.

Ces Européens fortifièrent cette place, l'environnèrent de murailles et en devinrent presque les maîtres ; néanmoins la souveraineté en est restée au Gouvernement Chinois, auquel les Portugais payent un fort tribut pour avoir la liberté de choisir leurs magistrats, d'exercer leur religion publiquement et de vivre sous leurs lois. Ils ont un Gouverneur de leur nation, mais l'Empereur de la Chine y entretient un Mandarin qui commande en chef.

C'est dans cette isle que résident les subrécargues des différentes compagnies européennes : le Gouvernement Chinois ne

leur permet de rester à Canton que pendant le temps de la foire, qui est sensée ouverte le jour de l'arrivée du premier bâtiment européen et terminée le jour du départ du dernier; ce qui donne à sa durée au moins sept mois. Ils sont obligés de retourner ensuite à Macao, qu'ils enrichissent par leur dépense.

En abordant sur les côtes de la Chine, on trouve une quantité de bateaux pêcheurs, dont les patrons s'empressent d'offrir leurs services pour piloter les navires jusques dans la rade de Macao; on leur donne, pour cet office, depuis vingt-cinq jusques à cinquante piastres, suivant la grandeur du bâtiment et l'éloignement du point où l'on les a pris.

Les vaisseaux européens qui vont à Canton sont obligés de mouiller devant Macao, afin d'y prendre un pilote pour remonter la rivière jusques au mouillage de l'isle de *Houang-Pou :* on donne à ceux-ci, pour leur assistance, cinquante piastres gourdes, lorsque le navire n'est que de six à sept cents tonneaux ; on augmente ce traitement, en proportion d'un plus grand port.

C'est à *Houang-Pou* que s'arrêtent les vaisseaux destinés pour Canton; ce mouillage qui est sûr et commode est à trois lieues de la ville, devant laquelle il n'est pas permis aux vaisseaux étrangers de remonter.

Il y a à Macao quelques Négocians Portugais qui font le commerce d'Inde en Inde avec d'assez grands navires : ils vont aux Philippines, à Tranganon, à Siam, à la Cochinchine, au Bengale, à la côte de Malabar et jusques à Surate, où ils prennent des marchandises propres pour la Chine.

MONNAIES.

Elles ont la même valeur qu'à Canton.

Voyez CANTON.

CHINE.

Vaste empire de l'Asie, encore peu connu, quoique plusieurs célèbres historiens en aient donné des descriptions très-détaillées. Le soin constant que prend le Gouvernement d'en interdire l'entrée aux étrangers, empêchera toujours que l'on n'ait des notions exactes sur ce qui se passe dans son intérieur, de même que sur sa population, ses productions, ses lois et sur les diverses coutumes qui doivent exister dans un pays aussi étendu.

On assure qu'il est très-fertile ; mais ses productions sont-elles toujours en rapport avec sa population? Ce qui ferait croire qu'il leur arrive souvent d'en manquer, c'est qu'on leur en porte beaucoup de la Cochinchine, des isles Philippines, de Borneo et du Bengale. On dit que les montagnes de l'intérieur renferment du fer, de l'étain, du cuivre ; il est certain qu'il doit y avoir une grande quantité de mercure ou argent vif, parce que l'on en trouve beaucoup dans le marché de Canton. Quant aux autres métaux, ils doivent être insuffisans aux besoins, puisque l'Europe leur en fournit beaucoup.

Si l'on doit juger de l'intérieur de cet empire par ce que l'on voit à Canton, sa population doit être immense, et les vivres très-abondans ; mais cette conclusion serait peu juste, si l'on n'avait d'autres notions là-dessus : car il n'y a rien d'étonnant que la seule ville d'un grand empire, ouverte au commerce maritime étranger, soit très-peuplée. En effet, c'est par-là que s'écoulent toutes les productions surabondantes de l'intérieur ; c'est là où l'on les échange contre celles du dehors et contre le numéraire que l'on y porte en abondance. On conçoit le mouvement que doit procurer un commerce aussi immense qui s'effectue

dans six à sept mois, chaque année; et combien il doit attirer de monde à Canton, soit pour la vente des productions de l'intérieur, soit pour l'achat de celles qui viennent de l'Europe et du reste de l'Asie, soit enfin pour participer aux bénéfices d'un trafic aussi considérable.

Il n'est pas surprenant non plus que les vivres abondent dans cette ville; ils se portent toujours dans les grands marchés; et, quoiqu'en général ils paraissent à bon compte aux Européens, on ne peut en conclure qu'ils soient très-abondans, parce que la cherté ou le bas prix des choses dépend de leur rapport avec le numéraire, et que l'on achète souvent très-cher, quoique l'on n'ait déboursé que peu de monnaie.

Quoi qu'il en soit de ces idées, il est au moins certain que les productions de la terre doivent être très-variées à la Chine, à cause de sa grande étendue, qui comprend depuis le 20me jusqu'au 45me degré de latitude septentrionale et depuis le 116me jusqu'au 149me de longitude orientale. On doit nécessairement y recueillir celles de l'Europe et de l'Asie.

Ceux qui sont curieux de connaître les différentes relations que nous avons de la Chine, peuvent consulter les écrivains qui ont parlé de cette région antique qui a su conserver ses institutions pendant un grand nombre de siècles. Mais, pour ne pas se livrer aux impressions que le merveilleux fait toujours sur les hommes, je les invite à lire le parallèle de ses panégyristes et de ses détracteurs dans l'histoire philosophique et politique de l'illustre Raynal.

Quant à moi qui n'ai vu que l'un des bords de ce vaste empire, fidèle au plan que je me suis tracé, je me bornerai à décrire le commerce que les Européens y font, et à donner les directions que je crois les plus propres à éclairer ceux qui vont y trafiquer.

Les

Les mers de la Chine sont extrêmement dangereuses, tant à cause de la quantité de petites isles et de rochers sous-marin qu'elles renferment, que par l'effet de la violence des courans qui occasionnent de très-grandes erreurs dans l'estime de la route : on ne saurait donc y naviguer avec trop de prudence pour éviter les dangers qui se renouvèlent souvent (1).

Observations sur les mers de la Chine.

La saison la plus favorable pour y arriver est depuis les premiers jours de prairial jusques au 15 fructidor (depuis le 20 mai jusques au 1er septembre). Les navires qui abordent plus tard, c'est-à-dire, dans le cours du mois qui suit, sont exposés à éprouver les effets du *Tiffon*, ouragan des plus violens, qui occasionne des démâtemens, de fortes avaries, et souvent la perte des vaisseaux. On doit donc éviter ces parages dans une saison aussi dangereuse.

Saison la plus favorable pour arriver.

Une précaution non moins essentielle, est celle de ne pas partir de Canton avant le 25 brumaire (15 novembre), ni plus tard que le 15 pluviose (15 février). Comme la mousson du Nord-Est est à peine établie avant cette première époque, on s'expose alors à recevoir des coups de vents violens qui sont plus à craindre dans les mers de la Chine que par-tout ailleurs : et ceux qui partiront après la seconde, peuvent rencontrer des vents contraires qui les retiennent dans ces mers jusques au retour de la mousson du Sud-Ouest, et qui font manquer le voyage.

Époque à laquelle on doit en partir.

La Chine fournit au commerce le thé, la cannelle, la badiane ou anis étoilé, le mercure ou argent vif, le camphre, la toutenague, le sang-dragon, le borax, le sucre, la rhubarbe, l'esquine ou squine, le musc, la soie, des soieries, des toiles de nankin et des porcelaines.

Ce que la Chine fournit au commerce.

---

(1) Voyez le Neptune Oriental de Daprés de Manevillette.

Ce qu'elle reçoit de l'Europe.

Elle reçoit de l'Europe des draps, des camelots, des serges, des ras de castors, des étamines, de la cochenille, du bleu de Prusse, de l'azur, des fils d'or et d'argent, des ouvrages d'horlogerie, des pelleteries de toutes les espèces, du corail, du gens-eng, du cuivre, du fer, du plomb, de l'acier, des glaces, des verres de Bohème et du numéraire.

Ce qu'elle reçoit de l'Asie.

Elle achète de l'Asie du coton, du bois de sandal, des aîlerons ou nageoires de requin, des dents d'éléphant, des holothuries ou biches de marré, du bois d'ébène, du girofle, des noix muscades, du poivre, des nids d'Alcyons, du calin, des rotins, du sagou, de la cire, du benjoin, de l'encens, du camphre de Sumatra, qu'on y estime beaucoup plus que celui du pays ; de l'opium, du riz, des huiles, de l'écaille de tortue, de la nacre de perle, des noix d'Arec, de la gomme gutte, de la lacque, de l'aloès, du calambac, du bois d'aigle, des bois de marqueterie, de construction et des mâtures.

Cette quantité d'articles de l'Asie, propres pour la Chine, forme un grand aliment au commerce d'Inde en Inde.

Commerce des Européens à la Chine.

Celui des Européens à la Chine est considérable. La compagnie Anglaise y envoie, tous les ans, vingt-cinq ou vingt-six vaisseaux de mille à douze cents tonneaux, qui font leur retour à Londres.

La compagnie Suédoise en expédie deux et quelquefois trois, de la même portée.

La compagnie Danoise en expédie autant.

Le nombre de ceux de la compagnie Hollandaise n'est pas aussi déterminé, mais il ne passe pas quatre ; ils prennent à Batavia leur chargement en poivre, muscade, macis, girofle et calin : ces précieuses cargaisons sont vendues à grand prix à Canton, ce qui fait que les achats de cette association à la Chine ne lui coûtent que peu ou point de numéraire : avantage rare qui n'appartient qu'à elle.

Les Portugais n'ont point de compagnie privilégiée pour le

commerce de l'Asie, mais il part ordinairement, tous les ans, de Lisbonne, un ou deux gros vaisseaux pour la Chine, qui font leur retour directement en Europe.

Le nombre de vaisseaux qu'expédiait l'ancienne compagnie Française n'était pas fixe ; on peut néanmoins l'évaluer à deux vaisseaux.

On doit donc conclure que l'importation annuelle en Europe, des marchandises de la Chine, est égale au chargement de trente-huit à quarante vaisseaux de mille tonneaux, qui coûtent à Canton environ soixante-dix millions (1).

Grandeur des vaisseaux pour le commerce de la Chine.

Ce commerce ne doit se faire qu'avec de gros vaisseaux, à cause des frais considérables d'ancrage et du présent d'usage qu'il faut faire au *Hopou* (2), lesquels ne sont pas proportionnés à la capacité des bâtimens. On verra, par le tableau ci-après des droits payés par un navire de 600 tonneaux et de ceux d'un vaisseau de 1000, que le premier a payé 4356 taëls, et que celui de mille tonneaux n'en paya que 4737 : d'où il suit que le premier a supporté un droit de 7 taëls 2 mess 4 condorins ou 53 francs, argent de France, par tonneau, pendant que le second ne l'a payé qu'en raison de 4 taëls 7 mess 2 condorins ou 34 francs 50 centimes.

A cette augmentation de frais déjà considérable, se joignent ceux de table et de maison de l'État-major, qui ne diffèrent guères entre les deux bâtimens. On conçoit tout le désavantage qui résulte, pour un petit navire, de cette disproportion.

---

(1) Les vaisseaux des États-Unis de l'Amérique fréquentent aussi la Chine depuis environ quinze ans. Je vis, en 1792, deux de ces bâtimens du port de cinq à six cents tonneaux. Il est à croire qu'ils auront augmenté leurs expéditions, et que désormais cette nation prendra une part importante dans le commerce de l'Asie.

(2) Intendant de la Province et du Commerce, à Canton.

*TABLEAU de comparaison des Droits payés par le Vaisseau l'*Argonaute*, de 600 tonneaux, et le Vaisseau l'*Élizabeth*, de 1000 tonneaux.*

	VAISSEAU L'ARGONAUTE.			VAISSEAU L'ÉLIZABETH.	
Pilotage d'entrée.	25 Tels	9 Ms		25 Tels	9 Ms
Bateaux de remorque.	7	4		8	8
Mesurage et ancrage.	1487	7	1	1803	
Frais de déchargement.	95			110	
Loyer et emménagement d'un *bancassal* (hangar) pour le service, sur l'isle de Houang-Pou.	220			220	
Loyer d'un *ham* (maison) à Canton, magasins, gages des Coulis et autres.	400			450	
Présent et gratification d'usage aux Écrivains des douanes de Canton et de Houang-Pou.	160			160	
Présent au Hopou, qui fut fait pour la première fois, en 1704, par les Anglais, devenu un droit aujourd'hui pour les navires de toutes les nations, indistinctement.	1960			1960	
	4356 Tels	0 Ms	1 Cn	4737 Tels	7 Ms

Il

Il est à propos de faire connaître ici la méthode dont les Chinois se servent pour jauger les vaisseaux, afin de déterminer le droit d'ancrage qu'ils en exigent; rien n'est plus arbitraire, puisqu'il y a telle corvette qui porte à peine trois cents tonneaux, qui payerait autant, d'après cette méthode, qu'un vaisseau de six cents.

Ils prennent la distance du mât de misaine à celui d'artimon, en y comprenant le demi-diamètre de chacun de ces mâts, et la largeur du navire de dehors en dehors par le travers du grand mât.

Méthode dont les Chinois se servent pour jauger les vaisseaux.

Ils multiplient ces deux dimensions l'une par l'autre, et divisent le produit par dix, pour avoir la quantité de cobres qui sert de base pour le calcul des droits.

Exemple:

Le navire l'*Argonaute*, du port de six cents tonneaux.

74		cobres 2 points longueur.
28		dito.......... largeur.
592		
148		
5	6	pour les 2 points.
2077	6	qui, divisés par 10, donnent 207 cobres et $\frac{6}{10}$, qu'ils

établissent pour 208, à cause que la fraction excède $\frac{5}{10}$, lesquelles à 7 taëls 4 mess 4 condorins 8 cashs, font

	T.	M.	C.	C.
	1549 T.	1 M.	8 C.	4 C.
A déduire 20 pour cent, bonnification d'usage........................	309	8		
	1239	3	8	4
A ajouter 7 pour cent pour les écrivains.	86	7	3	
	1326	1	1	4

Montant des parties ci-derrière.	1326 T.	1 M.	1 C.	4 C.
A ajouter 10 pour cent pour le Hopou.	132	6		
	1458	7	1	4
Idem 2 pour cent pour le courtier...	29			
Montant de l'ancrage..............	1487 T.	7 M.	1 C.	4 C.

Visite du *Hopou* pour assister au mesurage du vaisseau.

Quelques jours après que le vaisseau est ancré à *Houang-Pou*, et lorsque le subrécargue a fait choix d'un *Haniste* (1), celui-ci fait demander au *Hopou* la visite et le mesurage du bâtiment: ce magistrat indique le jour où il se rendra à bord pour présider cette opération, qui se fait avec beaucoup d'apparat.

Dès qu'on apperçoit la galère sur laquelle le *Hopou* est embarqué, le capitaine va au-devant de lui avec son canot; il l'accompagne ensuite et le reçoit à bord du vaisseau, avec toute la distinction et les cérémonies que l'on peut employer à l'égard d'un homme qui occupe l'une des premières places de la province. On lui offre des rafraîchissemens consistant en thé et diverses confitures, que le *Haniste* a soin d'envoyer à bord.

Présent que fait le *Hopou*.

A cette occasion, le *Hopou* fait présent à l'équipage de deux bœufs, de deux sacs de farine et de deux petites cruches de samsou, liqueur forte, d'un goût désagréable, extraite du riz par la fermentation et la distillation.

Avant l'événement fâcheux arrivé au navire Anglais qui tua un batelier Chinois, on saluait le *Hopou* de onze coups de canon; mais, depuis cette époque, cet usage est supprimé, et aucun bâtiment ne tire plus le canon dans la rade de Houang-Pou.

Aucune marchandise ne peut être débarquée, avant que cette visite et le mesurage du vaisseau n'aient eu lieu.

(1) On verra ci-après ce que c'est qu'un *Haniste*.

Les lois du pays n'accordent pas aux douaniers la faculté d'exiger la déclaration des marchandises qui composent les cargaisons des vaisseaux; elles ne leur permettent pas même de monter à bord pour y faire des visites : cet avantage est balancé par des précautions qui semblent devoir les mettre à l'abri des fraudes. Dès qu'un vaisseau étranger a jeté l'ancre devant Houang-Pou, deux bateaux de la douane viennent s'amarrer à ses côtés et ne le quittent plus jusqu'à ce qu'il mette à la voile; d'un autre côté, plusieurs petites félouques, armées de douze à quatorze hommes, dans lesquelles sont des préposés, ne cessent de croiser, nuit et jour, autour des navires étrangers. On verra cependant, à l'article *Opium*, que cette surveillance n'en empêche pas le débarquement frauduleux, malgré les peines, plus que rigoureuses, qui prohibent ce narcotique.

Surveillance des douanes.

Les bateaux des vaisseaux mouillés à Houang-Pou ne peuvent pas quitter leur bord pour aller à Canton, sans être munis d'une *Chape*, c'est-à-dire, d'un passavant du Chef des préposés qui sont dans les bateaux gardiens; cette *Chape* doit être visée aux quatre bureaux des douanes qui se trouvent sur la route de Canton; ce visa ne se donne qu'après la visite des bateaux.

Les canots, dans lesquels les capitaines et les subrécargues sont embarqués, ont seuls le droit d'arborer le pavillon de la nation à laquelle ils appartiennent. Ils ne s'arrêtent devant aucune douane et vont débarquer devant leurs *hams*, c'est-à-dire, leurs loges ou factoreries, qui sont sur le quai à Canton; mais la grande douane, qui les voit passer, envoie un préposé pour visiter les canots à leur arrivée.

Compradors.

Dès que la mousson qui amène les vaisseaux étrangers commence à s'établir, il se rend des gens de Canton à Macao, qui remplissent les fonctions de pourvoyeurs de navires, et que l'on nomme *Compradors* (1). Ils viennent s'offrir à bord, au moment

(1) Ce nom est emprunté du Portugais.

de l'arrivée, et ne manquent pas de présenter les attestations que leur ont délivré les différens capitaines qu'ils ont servi. Ces certificats servent à fixer le choix. Celui d'entr'eux qui est préféré est obligé de se rendre de suite à la douane de l'isle de Houang-Pou, pour obtenir l'agrément du Chef; cette faveur lui est accordée, moyennant le payement d'une rétribution qui s'élève depuis cinq cents jusques à mille piastres gourdes, suivant la capacité du vaisseau qu'il va servir et le nombre d'hommes qui en composent l'équipage. Telle est la première vexation qu'éprouvent les étrangers.

Aucun des compradors n'oserait apporter le plus petit objet à bord des navires, sans en avoir obtenu préalablement la permission. Comme c'est le vaisseau qui paye la somme exigée, le comprador, avant de rien terminer, vient instruire le subrécargue des prétentions du douanier; cependant, comme il serait possible qu'il demandât une somme plus forte que celle qu'on exige, friponnerie qu'on ne saurait découvrir, il faut le menacer de lui donner congé, s'il ne peut obtenir une réduction sur le prix demandé. On peut se fixer là-dessus par ce que paye un navire de six à sept cents tonneaux et de 80 hommes d'équipage, dont le droit s'élève de cinq à six cents piastres.

Le comprador a ordinairement un adjoint qui se tient à Houang-Pou pour faire le service journalier du vaisseau, pendant qu'il est lui-même à Canton auprès du subrécargue, pour procurer les vivres nécessaires et faire les achats en ville.

Ruses des Compradors.

Ces pourvoyeurs sont rusés et fripons; ils ne diffèrent, dans cet art important pour eux, que du plus au moins: deux exemples suffiront pour le prouver.

Les Chinois se servent de romaines qui sont, pour l'ordinaire, assez justes, dont le bras est de bois d'ébène et toujours proportionné aux poids que l'on veut y peser.

Lors de mon premier voyage à la Chine, et après avoir passé quelques

quelques jours à Canton, je retournai à Houang-Pou pour ordonner à bord de mon navire les dispositions nécessaires au déchargement de la cargaison. Je m'y trouvai au moment où le comprador pesait les provisions de la journée. Je voulus m'assurer de la fidélité de sa romaine, je la vérifiai sur la mienne, et je reconnus qu'elle l'avantageait de dix pour cent: j'en cherchai la cause avec beaucoup d'attention, et je découvris, après une longue observation, qu'il avait percé le bras de la sienne, de manière à diminuer de six lignes la longueur du petit levier; il avait passé dans ce nouveau trou la corde qui sert de crochet et avait rempli l'ancien avec de la cire noire imitant parfaitement la couleur du bois d'ébène. A compter de ce jour, tout fut pesé avec ma romaine à raison de 125 livres, poids de marc, pour le pic.

Voilà pour le comprador de Houang-Pou, voici pour son associé de Canton.

J'eus besoin d'un pic de rouge brun pour le service du navire, j'en fis la demande au comprador, qui fut en prendre une montre chez un droguiste. Il me dit, à son retour, que le dernier prix auquel il avait pu l'obtenir était de neuf taëls le pic; je ne voulus lui en donner que quatre, et nous en restames là.

Un Européen de distinction, qui se trouvait alors à Canton et avec lequel j'étais lié, vint me voir; je lui fis part de ce qui venait de se passer: au désir de me rendre service, il joignit celui de me fournir une nouvelle preuve de la friponnerie chinoise, et, malgré les difficultés, il fit porter chez moi, dans la nuit, le rouge brun dont j'avais besoin, qu'il n'avait payé que deux taëls et demi le pic.

On peut juger d'après cela combien les étrangers sont dupés par ces pourvoyeurs, dont on ne peut cependant se passer. Au surplus, malgré tant de friponneries, les denrées qu'ils fournissent

ne sont pas chères, comparativement à ce qu'elles valent en Europe.

Il n'est aucun vendeur des choses nécessaires à l'avitaillement des vaisseaux, qui osat dire à un Européen le prix auquel il vend ses marchandises. Lorsqu'on leur en fait la demande, ils répondent, en mauvais portugais : *Signór, non podé falar;* ce qui veut dire littéralement : *Monsieur, je ne puis parler.* Cette réticence vient de la défense qui leur en est faite par les gens en place, protecteurs des compradors et vraisemblablement aussi leurs sangsues.

Lingua ou Interprête.

La nécessité de traiter avec des gens dont on n'entend pas la langue, rend le service des interprêtes indispensable; on les appèle *Lingua* dans le pays, nom qui vient encore du Portugais. Ils accompagnent constamment le subrécargue ; ils font aussi ses commissions en ville. Leur traitement est de quatre-vingt à cent piastres pour toute la durée de leur service.

Fiadors ou Cautions.

Le Gouvernement a jugé convenable de commercer avec les Européens; mais, pour demeurer fidèle au principe qu'il a adopté, d'éviter, autant qu'il est possible, toute communication avec eux, il leur a fermé l'entrée de la ville de Canton, et ne leur a permis de pénétrer que dans le faubourg qui est hors des murs de cette ville. Il les oblige aussi de prendre une caution, parmi un certain nombre d'individus du pays choisis par lui, qui répond des droits de douane sur les marchandises d'importation et d'exportation, ainsi que de la conduite des équipages, dont les moindres fautes sont payées par un nombre de piastres plus ou moins grand. Cette caution s'appèle *Fiador :* c'est lui seul que le Gouvernement reconnaît pour l'agent du vaisseau étranger qui l'a choisi, et c'est avec lui seul qu'il traite. On doit le prendre nécessairement parmi les *Hanistes.*

Hanistes.

Les *Hanistes* sont les intermédiaires préposés par le Gouvernement pour traiter avec les étrangers; ils sont devenus aussi

ceux du commerce ; et c'est, pour ainsi dire, par leur seul ministère que l'on vend et que l'on achète à Canton.

Leur nombre.

Leur nombre était autrefois fixé à douze ; mais un parent de l'Empereur ayant été nommé Hopou en 1792, il en créa six de plus, au moyen d'une rétribution de trente mille piastres qu'il exigea de chacun d'eux ; les réclamations des anciens furent inutiles contre la volonté de l'homme en place et en faveur. Depuis cette époque, il y a dix-huit Hanistes.

Étendue de leur commerce

On conçoit néanmoins les bénéfices considérables que doit faire ce petit nombre d'hommes privilégiés qui traitent, à eux seuls, de tout le commerce des étrangers à Canton et qui, dans l'espace de sept mois, font plus de deux cents millions d'affaires. Il n'y a point de droit fixe pour eux : leurs bénéfices dépendent de leur habilité, de leurs capitaux et de leurs relations avec l'intérieur. Il est peu d'opération qui leur rapporte au-dessous de dix pour cent ; plusieurs leur donnent davantage, peu doivent leur donner de la perte. Maîtres en seuls, pour ainsi dire, du débouché des productions de l'intérieur, ils en achètent d'avance des parties considérables pour leur compte, les autres leur sont envoyées par des propriétaires auxquels ils font des payemens par anticipation. Tout est objet de spéculation chez des hommes certains d'un immense débouché, et qui sont devenus des intermédiaires indispensables entre les vendeurs et les acheteurs (1).

---

(1) L'époque de la foire attire dans la ville de Canton un grand nombre de marchands de l'intérieur qui y conduisent des marchandises ; ils les vendent, presque en totalité, aux Hanistes, soit par l'effet de l'habitude et de la facilité qu'ont ceux-ci de faire des achats importans, soit peut-être à cause de la défense qui leur est faite par le Gouvernement de traiter directement avec les étrangers. Les Hanistes les payent partie en numéraire et partie en marchandises de l'Europe et de l'Asie, que ces marchands débitent ensuite dans l'intérieur.

Leurs assemblées pour fixer les prix de la foire.

Il est aisé de juger qu'il existe entr'eux une sorte d'intelligence; aussi, s'assemblent-ils pour fixer les prix de la foire. Mais cet abus, qui dégénérerait bientôt en monopole, est balancé jusques à un certain point par les efforts des subrécargues des différentes nations, qui débattent ces prix et qui opposent de leur côté assez de résistance pour ne pas dépendre tout-à-fait de l'avidité des Hanistes.

Il faut cependant convenir que ces intermédiaires savent se contenir dans les bornes que leur prescrivent les avantages de leur position, et peut-être la crainte d'attirer sur eüx les effets du mécontentement du Gouvernement. Plusieurs ont une réputation de loyauté bien méritée, et j'ai eu l'occasion de me convaincre qu'il n'y avait souvent qu'un très-petit avantage à traiter avec les marchands particuliers: ce qui ne peut se faire que pour de petites parties, et principalement pour les soies, les toiles de nankin et la rhubarbe.

Ils ne méritent cependant pas tous le même degré de confiance: de là vient la nécessité de faire un choix qui doit influer sur les succès de l'expédition; mais, avant de s'en occuper, il faut se procurer les lumières qui peuvent éclairer sur la valeur des marchandises.

Moyens d'acquérir la connaissance du prix des marchandises.

On va voir à cet effet les principaux Hanistes : cette visite a l'air de n'être qu'un acte de politesse, mais ceux-ci, dans l'espoir d'être préférés, font les ouvertures qu'ils croient les plus propres à déterminer en leur faveur et qui font connaître, jusques à un certain point, les prix auxquels on pourra vendre et acheter.

On voit aussi les principaux marchands, dont on retire une portion de lumière. On consulte également son interprête, que l'habitude de traiter les affaires a éclairé. Enfin, dans les visites que l'on fait aux subrécargues des différentes compagnies, la valeur des marchandises devient bientôt un des sujets de la conversation; ils mettent d'autant plus de franchise dans leurs communications,

communications, qu'ils sont intéressés à ce que les prix courans de la foire ne soient pas surhaussés (1).

C'est sur ces diverses notions que l'on forme son opinion; l'on est alors en état de défendre ses intérêts avec le Haniste dont on va faire choix. Dès que l'on a traité avec lui, il est obligé de se charger indistinctement de toutes les marchandises de la cargaison, sans qu'il puisse en excepter aucune, quelque désavantage qu'elle lui présente.

Choix du Haniste.

On a vu que les subrécargues de la compagnie Anglaise reçoivent, tous les ans, vingt-cinq ou vingt-six vaisseaux; s'ils eussent pu accorder leur confiance à un seul Haniste, celui-ci serait devenu, pour ainsi dire, le maître de tout le commerce de la place, par l'influence que lui auraient donné un aussi grand nombre de cargaisons européennes à vendre et l'achat de celles pour les retours. La surveillance du Gouvernement Chinois a évité ce danger, en obligeant les subrécargues Anglais d'accorder les opérations d'un vaisseau à chaque Haniste, et de les employer ainsi à leur tour et par rang d'ancienneté; ils n'ont donc point la liberté de faire un choix parmi ces intermédiaires, et ce n'est pas eux que l'on doit consulter.

Il n'en est pas de même des subrécargues des compagnies Hollandaises, Danoises et Suédoises, qui ne reçoivent qu'un petit nombre de vaisseaux de leur Nation respective et qui choisissent les Hanistes dont il leur convient de se servir. Ils préfèrent toujours ceux qui réunissent aux avantages de la

---

(1) Il convient d'entretenir une bonne intelligence avec les subrécargues de toutes les nations Européennes; il faut vivre avec eux dans les termes de la politesse et de cette urbanité qui doit régner entre des hommes qui appartiennent à des nations amies, et qui ont quelquefois un intérêt commun à réclamer, dans le marché où ils se trouvent réunis.

fortune, les qualités inappréciables de l'honnêteté et de la loyauté. Leur séjour continuel dans le pays les met à même de les bien juger ; c'est donc parmi ceux qui ont leur confiance, que l'on doit diriger son choix. Il serait indiscret, sans doute, d'aller leur demander à quel Haniste on doit se confier; mais, avec un peu d'adresse, on connaît aisément ceux qu'ils préfèrent.

Quel que soit, néanmoins, le résultat des informations prises sur celui que l'on choisit, de quelque réputation favorable dont il jouisse, on ne doit s'en rapporter qu'à soi pour le choix des marchandises que l'on reçoit de lui, de même que pour leur bon conditionnement; on doit aussi surveiller les pesées avec beaucoup d'attention, parce que les Hanistes confient ces sortes d'opérations à des commis dont la fidélité n'est rien moins que certaine.

Confiance qu'on est obligé d'avoir aux Hanistes.

Mais, si l'on peut se garantir de petites infidélités au moyen de cette surveillance, il n'en est pas de même pour les livraisons, que l'on est obligé de faire à son Haniste; c'est lui qui se trouve le détenteur des sommes considérables qu'on lui délivre tant en marchandises, qu'en numéraire : car il faut lui confier, presque en totalité, la cargaison d'entrée et la majeure partie des piastres que l'on a portées pour acheter celle en retour; confiance de la plus haute importance, qui s'élève, suivant la grandeur du vaisseau, depuis un million jusques à quinze cent mille francs.

On n'a cependant d'autre titre, que de simples reconnaissances de sa part et la promesse qu'il fait de donner en échange les marchandises de la Chine dont on a besoin. Telle est la seule manière de traiter à Canton: elle constitue dans un risque majeur, qui dure plusieurs mois, mais qui diminue graduellement, à mesure que l'on reçoit la cargaison que l'on est venu y acquérir.

On se déciderait difficilement, sans doute, à des opérations de cette nature, si l'expérience n'avait appris que l'on pouvait s'y livrer avec sécurité; aussi la fermeté du Gouvernement forme-

t-elle une sorte de garantie : il veille sur des hommes qu'il a choisis, et il les punit sévèrement, lorsqu'ils abusent de la confiance que l'on est forcé de leur accorder; c'est ainsi qu'en 1790 le Haniste *Iqua* fut condamné à la chaîne et aux travaux publics.

On voit donc que, si la bonne foi particulière est rare à Canton, le Gouvernement y entretient du moins une bonne foi publique; il a même su inspirer assez de loyauté aux Hanistes, pour les obliger à respecter leurs engagemens; on est aussi beaucoup plus à l'abri de surprise avec eux, qu'avec les marchands particuliers; ils réparent même les torts commis par leurs agens (1).

Un maniement d'affaires aussi immense que le leur, nécessite, sans doute, un grand nombre d'agens subalternes : ils ont beaucoup d'écrivains, de magasiniers et de porte-faix qui s'occupent du détail des opérations, que le chef dirige seul. Leurs magasins sont d'une étendue qui n'a aucun rapport avec ceux de nos plus grandes villes de commerce : ils forment un carré long de cent à cent vingt-cinq toises, sur une largeur d'environ vingt-cinq; leur élévation est de huit à neuf toises.

Grandeur des magasins des Hanistes.

La largeur est divisée en trois parties : celles des côtés sont couvertes par un toit, et celle du milieu, qui est à-peu-près égale aux autres, est découverte, pour donner du jour et faciliter le mouvement des marchandises.

Mais, afin de profiter d'un terrain précieux, on a bâti sur la partie découverte, à vingt-cinq ou trente pieds du sol, des

(1) C'est ce qu'ont éprouvé les différentes Nations Européennes, et notamment la compagnie Française, à laquelle on livra des caisses de thé fin que les porte-faix avaient vidées et qu'ils avaient remplies ensuite de sciure de bois. Cette fraude fut reconnue à l'Orient : les caisses furent renvoyées à Canton accompagnées d'un procès-verbal, et les acheteurs furent dédommagés par leur Haniste.

logemens en bois qui portent sur des poutres soutenues par des piliers : ils sont séparés les uns des autres à des distances égales et servent à loger les écrivains, les porte-faix, à placer les bureaux et à recevoir les marchandises précieuses et de peu de volume, comme la soie, les soieries, les toiles de nankin, etc.

J'apperçus un jour, dans le magasin de mon Haniste, des balles de coton en bourre; je demandai à l'un des écrivains d'où elles provenaient : c'est, me dit-il, la cargaison que vous avez apportée. J'étais loin de reconnaître, au peu d'emplacement qu'elles paraissaient occuper, une partie de 1400 balles, du poids d'environ quatre cents livres marc chacune, qui avaient encombré un vaisseau de six cents tonneaux. Cette illusion de ma vue donne une idée de l'étendue de ces magasins.

Précautions contre les incendies.

Si l'un d'eux venait à être incendié, le Haniste éprouverait une ruine totale, mais il en résulterait aussi de grandes pertes pour les particuliers. Il règne, sans doute, une grande surveillance dans ces bâtimens précieux; mais, comme leur sureté intéresse toutes les Nations Européennes qui trafiquent à Canton, chacune d'elles a, dans son *ham* ou factorerie, un certain nombre de pompes à incendie qu'elles ont le soin de bien entretenir; dès qu'il survient le moindre accident par le feu dans quelque quartier du faubourg que ce soit, les pompes y sont transportées par les porte-faix de chaque factorerie, auxquels les Hanistes joignent les leurs, et l'on s'en sert pour arrêter les progrès des flammes. Le bien qu'elles ont opéré dans diverses occasions a inspiré au peuple, pour ces utiles machines, une sorte de considération qui tient du respect.

On peut juger des bénéfices que font les Hanistes, par l'étendue étonnante de leur commerce. Il est peu d'hommes s'occupant du négoce, qui ne désirassent de remplir, pendant quelques années, les fonctions de ces marchands privilégiés.

Mais

Contre-poids que le Gouvernement oppose à la fortune des Hanistes.

Mais le Gouvernement oppose un contre-poids à leur fortune, qui les tourmente constamment pendant leur prospérité et qui leur enlève, presque toujours, la plus grande partie des richesses, qu'ils n'ont acquises que sous l'égide de son autorité.

Tout le sel qui se consomme à la Chine est tiré de la mer; on assure qu'il n'y a ni sel gemme, ni fontaine salée dans tout ce grand Empire. Il se peut aussi que les opinions religieuses, qui ont proscrit l'usage de cette sorte de sel au Bengale, existent parmi les Chinois, et qu'elles ne leur permettent l'usage que du sel de la mer.

Quoi qu'il en soit, il faut pourvoir à la consommation immense qui s'en fait : l'établissement des salines et les approvisionnemens nécessaires exigent des fonds considérables; et ce qu'il y a de pire, c'est que ce commerce ruine presque toujours celui qui l'entreprend. Il serait donc abandonné, si l'Empereur n'adressait les patentes qui en concèdent le privilège, à ceux de ses sujets qui ont acquis dans le négoce des fortunes considérables. Les Hanistes ne sont pas faits pour être oubliés; et, lorsqu'ils sont enrichis, ils reçoivent souvent l'honorable brevet qui destine leur grande fortune à l'utilité publique, et qui va la disséminer en petites parcelles parmi le nombre immense de leurs compatriotes; l'Empereur leur donne en même temps la dignité de Mandarin.

C'est ainsi que le Gouvernement Chinois sait mettre la considération à la place des richesses; c'est ainsi qu'il rend communes à tous, les grandes fortunes acquises par quelques particuliers; c'est ainsi, enfin, qu'il dédommage ses sujets des privilèges accordés à quelques-uns d'entr'eux. Oui, si le monopole peut être excusable, il ne l'est qu'à la Chine, où le Gouvernement fait un emploi aussi judicieux de la fortune des monopoleurs. Je ne sais si tout ce qu'on dit des lois de ce vaste Empire est véritable, mais ce trait seul en donnerait une haute idée; et, si le même esprit les a toutes dictées, il n'y a pas de doute

qu'elles surpassent en sagesse celles de tous les peuples de l'univers.

En établissant des intermédiaires entre les étrangers et lui, le Gouvernement trouve encore un second avantage: c'est celui de recevoir des sommes par anticipation sur les droits que les vaisseaux étrangers doivent acquitter. C'est sur-tout dans le moment de ces réquisitions, que les Hanistes sollicitent les subrécargues de leur livrer les piastres qu'ils ont portées, et qu'ils consentent plus volontiers à tenir compte de l'agio que ces espèces gagnent sur celles qui sont déjà en circulation.

On peut leur livrer la totalité des marchandises qui composent la cargaison, parce qu'il serait difficile d'en tirer un meilleur parti; il n'en est pas de même des piastres, dont il faut se réserver au moins le quart; on fait toujours un emploi avantageux de cette partie de son numéraire: mais, pour éviter les importunes sollicitations du Haniste, il ne faut lui déclarer, dès le principe, que la quantité de piastres que l'on veut lui livrer.

Emploi que l'on fait des piastres réservées.

On emploie celles que l'on s'est réservées, en achat de toiles de nankin, soies, soieries et en d'autres articles que l'on achète souvent, avec avantage, des marchands particuliers. Mais on ne saurait apporter alors trop d'attention aux détails de toutes les opérations.

Ruses des Marchands particuliers.

Il n'est point de ruses et d'infidélités auxquelles on ne doive s'attendre de leur part; les soies sur-tout exigent une attention particulière: j'en ferai connaître la nécessité à l'article *Soie de nankin;* il me suffit de dire ici que les Chinois, naturellement polis et patiens, sont rusés jusques à la fourberie. Il n'y a peut-être point d'hommes plus habiles à découvrir le faible de ceux avec qui ils traitent; il n'en est pas non plus dont on doive se défier davantage en matière de commerce. Leur maxime constante est que l'acheteur a pour principe de donner le moins qu'il peut, et qu'il ne donnerait rien du tout, si le vendeur y

consentait ; celui-ci se croit fondé, par la même raison, à tirer de l'autre le plus qu'il lui est possible.

Jusque-là les Chinois diffèrent peu des autres marchands ; ils suivent un principe à peu près général dans tout le commerce, où le vendeur et l'acheteur disputent le terrain pied à pied, où le premier ne cède, que parce qu'il ne croit pas pouvoir mieux faire, pendant que le second ne consent à donner le prix exigé, que parce qu'il ne croit pas pouvoir mieux acheter. Mais, ce qui distingue la friponnerie du Chinois, c'est qu'il croit que tout lui est permis pour parvenir à son but ; aussi ne se fait-il aucun scrupule de substituer une marchandise à une autre, et même d'en fournir d'invendable à la place de celle de bonne qualité qu'il s'était obligé de livrer ; il a, sur cet article, un principe qui lui est particulier : *Ce n'est pas*, dit-il alors, *le vendeur qui trompe, c'est l'acheteur qui se trompe lui-même.*

Voilà, sans doute, une maxime précieuse à connaître pour ceux qui vont traiter à la Chine ; elle leur apprend qu'ils doivent tout voir, tout examiner par eux-mêmes, et, que se relâcher un instant dans une surveillance aussi nécessaire, c'est, à coup sûr, être trompé.

Il y a, néanmoins, à Canton des marchands qui jouissent d'une assez bonne réputation, et qui font avec les Européens des affaires, quelquefois importantes, sur-tout pour les coraux, les dorures, les perles, les pierreries, les verres de Bohème et les glaces. Ils donnent en payement des toiles de nankin, des soies, des soieries, de la rhubarbe ; on les solde en numéraire. On peut traiter avec eux, mais sans perdre de vue les précautions nécessaires à la conservation de ses intérêts.

Objets d'Importation.

Marchandises d'Europe propres pour la Chine.

Draps. Les draps français ont perdu de leur réputation à la Chine, à cause de la mauvaise qualité de ceux que nous y avions portés. Ce discrédit déshonore nos manufactures, leur enlève un débouché important et donne beaucoup de peines aux subrécargues. C'est ainsi que la cupidité de quelques particuliers nuit essentiellement à l'État. Espérons que, dorénavant, nos fabricans se respecteront davantage, qu'ils sentiront de quelle importance ils sont dans l'intérêt de la nation, et que, loin de se relâcher dans la qualité des produits de leurs manufactures, ils tendront continuellement à les perfectionner : c'est par ce moyen qu'ils leur attireront une réputation qui ranimera leurs ateliers, et qui donnera une nouvelle vie à l'une des plus précieuses sources de la prospérité publique.

La grande quantité de lainages que la compagnie Anglaise est obligée d'importer en Asie, par l'un des articles de sa charte, la force d'en avilir les prix; c'est ce qui fait que les Hanistes ne s'en chargent que difficilement. Je portai à Canton, en 1792, 40 ballots de draps londrins seconds, je fus obligé de les livrer à 5 pour cent au-dessous du prix d'achat.

Les couleurs préférées par les Chinois sont : le noir, le bleu foncé, l'écarlate et le violet; ils ne veulent point de celles qui sont vives et tranchantes. Le jaune et le vert y sont invendables. Il ne faut pas non plus surcharger les assortimens en écarlate; ce n'est pas que cette belle couleur ne trouve du débit, mais elle renchérit l'étoffe en Europe, sans aucun avantage à Canton. Les Chinois l'emploient à des vêtemens d'enfans, des jupons de femmes, et sur-tout à des tapis brodés dont ils se

se servent, dans leurs temples, les jours de fêtes. Ils n'usent, pour leurs habillemens, que des couleurs brunes et noires.

Il faut faire attention, lors de l'achat en Europe, que les draps soient tous d'une même qualité; s'il y en avait une de supérieure, elle nuirait beaucoup au débit de l'autre.

Différentes compositions des Ballots.

Écarlate. . . .	1	pièce.	1		1		1
Noir.	4	. . . .	3		4		3
Bleu turc. . .	3	. . . .	3		3		3
Violet.	1	. . . .	2		1		2
Gris.	1	maron	1	brun	1	café	1
	10 p.eces		10 p.eces		10 p.eces		10 p.eces

ÉTAMINES de Rheims ou du Mans.

On peut en porter 40 ballots de 10 pièces chacun, assortis dans les mêmes couleurs que les draps.

PERPÉTUANES. Il convient d'en porter 10 ballots de 20 pièces, dans l'assortiment des draps et des étamines.

RAS DE CASTOR. Même assortiment pour les couleurs. On peut en porter 15 à 20 ballots.

CAMELOTS. Les Chinois aiment beaucoup cette sorte d'étoffe; mais un droit considérable, qu'elle paye à son entrée, enlève le bénéfice que cet article peut donner.

Assortiment pour les Couleurs.

30 pièces noir.
30 d.o bleu turc.
30 d.o violet.
5 d.o écarlate.
5 d.o gris.

Dorures. Les Chinois brodent, à leur usage, des tapis et des habillemens de femmes. Ils brodent aussi quantité d'ornemens d'église, qu'ils vendent aux Espagnols qui les portent à Manille.

Assortiment des Dorures convenables pour CANTON.

100	marcs	fil d'or.	N.°	5 S ½
100	d.°	*Idem*.		6 S
30	d.°	fil d'argent.		5 S ½
30	d.°	*Idem*.		6 S
30	d.°	canetille sombre, or.		
20	d.°	*Idem*. luisante, *Id.*		
20	d.°	*Idem*. argent, sombre.		
20	d.°	*Idem*. *Idem*. lustré.		
35	d.°	paillettes de différentes couleurs vives,	N.°	10 ½
15	d.°	*Idem*. . . . . . . argent.		19
8	d.°	*Idem*. . . . . . . *Idem*.		10
6	d.°	*Idem*. . . . . . . *Idem*.		10 ½
6	d.°	*Idem*. . . . . . . *Idem*.		12
10	d.°	*Idem*. . . . . . . or.		10
10	d.°	*Idem*. . . . . . . *Idem*.		10 ½
30	d.°	petites fleurs découpées, en couleurs vives.		
30	d.°	plaques de paillettes, en couleurs vives, très-fines; les 1000 plaques ne doivent peser que 25 marcs.		

Glaces. Les Françaises présentent à la Chine un objet de luxe qui flatte la vanité. Ceux qui peuvent en faire la dépense en achètent, qu'ils font encadrer suivant le goût du pays. On les vend, comme en France, à proportion de leur grandeur. Cet article serait plus utile à notre commerce, si les Mandarins, les Douaniers et les autres gens en place ne faisaient éprouver des vexations aux Hanistes qui ont des glaces de prix. Ils s'en

emparent, ne les payent que ce qu'il leur plaît, et seulement pour qu'on ne puisse pas dire que c'est un cadeau qu'ils ont reçu. Un refus ferait éprouver aux Hanistes des avanies; à tel point qu'ils ne voudraient pas être cautions d'un vaisseau qui aurait en cargaison beaucoup de glaces d'une grande valeur.

Cependant une partie de 30 à 40 mille francs de glaces, assorties depuis 50 francs jusques à six cents, aura toujours du succès.

Verres de Bohème. Les Chinois peignent beaucoup sur verres; c'est pourquoi l'on peut mettre, dans une cargaison, pour dix mille francs de ceux de Bohème, assortis par cinquièmes, comme suit :

26	pouces	hauteur	sur 18 pouces largeur.
24	d.°	*Idem.*	
22	d.°	*Idem.*	
18	d.°	*Idem.*	sur 14 *Idem. Idem.*
16	d.°	*Idem.*	

Plomb. La compagnie Anglaise envoie, tous les ans, à Canton une quantité de plomb presque suffisante pour la consommation qui s'en fait à la Chine; laquelle est évaluée de 18 à 20 mille quintaux. Il est principalement employé à doubler les caisses de thé, après avoir été laminé; opération que les Chinois exécutent parfaitement.

Néanmoins, si l'on pouvait l'obtenir en France de 21 à 23 francs le quintal, on devrait en mettre, dans une cargaison, jusques à mille quintaux.

Fer et *Acier.* Ces articles sont toujours d'une vente difficile, et qui donne quelquefois de la perte.

Corail. Il est un objet de luxe à la Chine, comme dans

toute l'Asie; mais les assortimens doivent différer pour la forme et la couleur, suivant le pays auquel on les destine.

La couleur préférée, pour les coraux de prix, est le rose; la forme des grains de cette qualité doit être parfaitement ronde. Les grands personnages de l'Empire sont ceux qui les achètent.

Les Mandarins de première classe ont seuls le droit de porter sur leur *toque* une boule de corail, pesant au moins une once; c'est là une marque distinctive de leur dignité. Les morceaux propres à former de pareilles boules sont rares.

Celle qui pèse plus d'une once n'est considérée que comme un objet propre pour un cabinet d'histoire naturelle, et trouve peu d'acheteurs. Un homme, mal informé de ce qui se passe à la Chine sur cet article, fit, en 1783, une triste expérience là-dessus. Il acheta, en Europe, deux grosses boules de corail, au prix étonnant de vingt-quatre mille francs la pièce; elles restèrent invendues, pendant plusieurs années, à Canton, et l'on finit par les donner pour seize cents piastres chacune. Les boules du poids d'une once, parfaitement rondes, sans défaut et d'une belle couleur de rose, se vendent à la Chine 800 piastres gourdes.

Les Mandarins de première classe se décorent encore d'un chapelet de corail, qu'ils passent à leur col et qui tombe sur leur poitrine; ces chapelets sont de 108 grains: il les faut d'un beau rose, faits au tour et d'une égale grosseur.

Les fabricans Européens ne font point de semblables chapelets; ce sont les marchands de Canton qui en assortissent les grains dans les fortes parties qu'ils achètent. Ceux, dont les 108 grains pèsent douze onces, poids de marc, se vendent 700 piastres; ceux de quatorze onces, 800; enfin, ceux de seize onces, 1000 piastres.

Les autres coraux, que l'on peut porter à la Chine et qui passent en Tartarie, sont dans les mêmes assortimens et dans la

la même couleur que ceux que l'on porte à Pondichery et à Bombay. Deux ou trois caisses suffisent dans une cargaison, et peuvent donner quelque bénéfice (1).

Mais, si l'on peut trouver encore quelque avantage sur les coraux de basse qualité, il n'en est pas ainsi dans les qualités supérieures. Les prix extraordinaires que les fabricans en exigent en Europe, qui surpassent souvent celui que l'on peut en tirer à Canton, rendent ce commerce dangereux pour ceux qui ne le connaissent pas et qui se laissent séduire par les fausses espérances qu'on leur donne. Il convient donc de ne s'y livrer qu'avec beaucoup de prudence, et sur-tout avec une connaissance particulière de cet article.

VINS. On peut porter 40 à 50 barriques de vin de Bordeaux où de Provence, de bonne qualité, bien clarifié, et 100 caisses de vin fin, à longs bouchons, de trente bouteilles chacune.

Cet article ne peut se vendre qu'aux Européens qui se trouvent à Canton ou qui résident à Macao.

COCHENILLE. Elle se vend avec avantage. Six surrons suffisent dans une cargaison.

BLEU DE PRUSSE et *AZUR.* Les Anglais en portent de trop grandes quantités, pour que ces articles puissent donner du bénéfice.

CUIVRE. On doit suivre, pour ce métal, les mêmes assortimens que pour la presqu'isle de l'Inde.

OUVRAGES D'HORLOGERIE. La compagnie Anglaise est obli-

---

(1) Voyez, à la fin de cet article, les prix auxquels les marchandises d'Europe furent vendues à la Chine.

gée, par sa charte, d'importer tous les ans en Asie, pour une somme considérable d'ouvrages d'horlogerie, dont une grande partie passe à la Chine; cet article y est devenu si commun, sur-tout pour les pendules, que les Hanistes répugnent à s'en charger.

Cependant on trouvera toujours à placer, avec avantage, une pacotille de 100 à 200 montres, partie en or et partie en argent, en observant de les assortir par paires, c'est-à-dire, toujours de deux à deux, parfaitement semblables, attendu que les Chinois en portent toujours deux, et que leur goût, à cet égard, s'oppose à ce qu'il y ait la moindre différence entr'elles.

J'ai vu à Canton, en 1787, une pendule, portée par les Anglais, qui avait coûté à Londres dix mille livres sterlings. Je présumai que cet ouvrage magnifique était un présent que la compagnie destinait à l'Empereur.

Pelleteries. Cet article réussit presque toujours. Les Chinois tirent une grande vanité de la beauté de leurs pelleteries; ils y mettent aussi un grand prix: on peut donc leur porter tout ce qu'il y a de plus beau dans chaque espèce. J'ai vu à Canton, en 1792, un bâtiment, armé à Ostende, sous pavillon impérial, mais pour compte anglais, qui n'avait pour cargaison qu'une partie de pelleteries qui s'élevait à près d'un million, argent de France; il avait déjà fait la moitié de sa vente, lorsque le capitaine reçut, de ses armateurs, l'ordre de la suspendre, parce que cet article avait éprouvé une augmentation de 60 pour cent en Angleterre.

Gens-eng, que les Chinois nomment *Pet-si* ou *Som.* C'est une racine qui croît à la Chine et dans l'Amérique septentrionale. On la trouve ordinairement entre le 39me et le 47me degré de latitude Nord; elle a environ deux pouces de long et à peu

près la grosseur du petit doigt; elle est un peu raboteuse, brillante et comme demi-transparente.

Les Chinois la considèrent comme une panacée universelle : aussi la nomment-ils *Esprit pur de la terre* et *recette d'immortalité.* On ne peut être plus infatué d'un remède qui n'a guères, dans le fond, d'autre vertu que celle d'enflammer le sang.

Il paraît que l'Empereur de la Chine s'en était réservé autrefois la vente exclusive; aussi le prix en était-il excessif, puisqu'on exigeait trois livres pesant d'argent pour le poids d'une livre de gens-eng (1).

Les choses ont changé, depuis que la compagnie Française introduisit celui qui venait du Canada. Les Américains en portent aujourd'hui des quantités considérables. On prétend cependant que celui des États-Unis est inférieur à celui de la Chine; peut-être cette différence n'est-elle due qu'à une préparation moins soignée.

Bénéfice à espérer sur les marchandises d'Europe.

On verra, par les prix courans des ventes faites à la Chine, que les articles de l'Europe présentent, en général, peu de bénéfice; et, lors même que, par une circonstance heureuse, l'on trouverait le marché de Canton moins approvisionné qu'il ne l'est ordinairement par les Anglais, on ne pourrait espérer que des profits médiocres.

On ne doit cependant pas conclure de là qu'il convient de négliger les cargaisons d'entrée : l'intérêt des armateurs s'y oppose, et sur-tout l'intérêt de l'État.

Les premiers ont toujours l'espoir d'un bénéfice commun de 20 pour cent sur les marchandises d'importation; lequel, quoique médiocre, contribue au succès de l'expédition. Mais ce n'est pas

---

(1) Voyez le Dictionnaire d'Histoire naturelle de Valmont de Bomare.

tout, la somme employée en marchandises est ordinairement achetée à longs termes; ce qui diffère des piastres, dont il faut payer la valeur comptant.

Mais l'intérêt de l'État sollicite fortement l'exportation de nos marchandises, sur-tout de celles qui sont le produit de nos fabriques; elles ont déjà donné de grands bénéfices par la main-d'œuvre, et l'on doit s'empresser de leur procurer le plus de débouché possible, lors même que leur importation en Asie n'offrirait que le pair de leur prix d'achat (1); d'ailleurs, tout ce que l'on porte en marchandises diminue l'exportation du numéraire, et cette considération seule doit faire sentir l'utilité des cargaisons d'entrée.

Marchandises de l'Asie propres pour la Chine.

Bois d'ébène. On fait une grande consommation de ce bois à la Chine; on l'emploie à divers usages, sur-tout pour faire des tuyaux de pipes dont on use d'autant plus, que les femmes y fument comme les hommes.

C'est une erreur de croire que les Chinois font une différence entre les petites et les grosses bûches; celles d'un fil droit et sans nœuds, de quelle grosseur qu'elles soient, ont toujours la préférence; celles qui sont tortues, éclatées ou dont le cœur est gâté, sont d'une vente difficile et font grand tort au prix commun de la partie.

Un navire qui partirait de l'Isle de France pour se rendre à la Chine,

(1) On ne voit point, sans admiration, la vigilance qu'exerce, à cet égard, le Parlement Britannique. Renouvèle-t-il la charte de la compagnie des Indes? Il fixe la somme qu'elle est obligée d'exporter en étoffes de laine, ouvrages d'horlogerie etc... S'agit-il du commerce des particuliers? Il établit des primes en faveur des produits des manufactures nationales qui en favorisent puissamment le débouché. C'est ainsi qu'il vivifie l'industrie, encourage le commerce et enrichit l'Etat.

Chine, pourrait y vendre son chargement entier en bois d'ébène, et le placerait avantageusement.

POIVRE. Le débit de cette épicerie est facile, et donne toujours du bénéfice; on peut en porter des cargaisons entières.

Voyez à l'article CÔTE DE MALABAR, *page 116, ce qui constitue la bonne qualité du poivre.*

BOIS DE SANDAL. On peut porter de deux à trois mille quintaux de ce bois; il est toujours bien vendu.

Voyez à la page 116 les qualités qu'il doit avoir.

ENCENS. Les Chinois s'en servent pour parfumer leurs maisons; ils le brûlent aussi devant leurs idoles et l'emploient comme drogue médicinale; on peut en porter deux cents quintaux.

CALIN. On en fait une consommation considérable à la Chine pour des boîtes à thé et pour couvrir certaines parties des maisons. On peut y porter telle quantité de ce métal que l'on peut se procurer; on y trouvera de l'avantage toutes les fois qu'il aura été bien acheté.

Voyez, pour le prix, aux articles PULO-PINAM *et* MALACA.

MORFIL ou *DENTS D'ÉLÉPHANT.* Il se fait une grande consommation d'ivoire à la Chine; ses habitans l'emploient à une infinité d'objets, tels que boules, tours, tableaux et figures grotesques, dont ils sont très-amateurs.

Les dents de la première classe sont celles dont trois pèsent à-peu-près un pic.

On range dans la seconde, celles de huit à neuf au pic.

Dans la troisième, celles de dix à onze.

Et dans la quatrième, celles de vingt à vingt-une.

Il faut observer, en achetant cette marchandise dans les divers

marchés de l'Asie, que parmi les dents de la quatrième classe il s'en trouve qui sont entièrement creuses; on doit les rejeter, parce qu'elles n'ont aucune valeur à Canton.

Chaque dent de cette classe doit peser au moins 5 livres $\frac{1}{2}$ à 6 livres, poids de marc.

Les bouts de dents d'éléphant, que l'on trouve quelquefois à acheter à Surate, se vendent à Canton de 25 à 30 taëls le pic.

Ailerons ou *Nageoires de requin.*

Les Chinois font un cas particulier de cet aliment; la consommation en est d'autant plus considérable, qu'elle s'étend à toutes les classes d'habitans.

Cet article donne toujours du bénéfice à Canton, lorsqu'il est de bonne qualité.

Voyez, pour l'achat de cette marchandise, l'article Calicut, page 141.

Holothuries ou *Bitchos de marré.* Les Chinois emploient ces vers à l'assaisonnement de tous leurs ragoûts, de même qu'à la composition de cette liqueur qu'ils appèlent *Soui*, qui leur sert de moutarde, dont les Européens et sur-tout les Anglais font un assez grand cas. La consommation qui s'en fait à la Chine est si grande, que j'ai vu arriver à Canton, la même année, une *somme* chinoise de trois cents tonneaux qui en était entièrement chargée, en outre des parties considérables portées par divers autres de ces bâtimens.

Voyez, pour l'achat, l'art. Cochinchine, pag. 370.

Coton. Tout le peuple de la Chine s'habille en toiles et en draps de coton qui se fabriquent dans divers lieux de l'Empire; de sorte qu'après le riz, le coton est ce qu'il y a de plus nécessaire aux Chinois. Celui qui croît dans les provinces méridionales ne suffisant pas, à beaucoup près, à la consommation,

on en porte des quantités immenses de Bombay et de Surate, et il donne toujours de gros bénéfices.

Voyez à l'article BOMBAY, *page 162.*

OPIUM. Son entrée est prohibée à la Chine, sous les peines les plus sévères : les lois condamnent les navires qui en portent à être brûlés, ainsi que les maisons qui en reçoivent ; mais il en est de l'opium à Canton, comme des marchandises dont les Gouvernemens Européens défendent l'entrée ; elles excitent d'autant plus la fraude qui les introduit : aussi, les navires Anglais, qui viennent du Bengale, portent-ils de fortes parties d'opium, sans qu'il soit jamais arrivé le moindre accident à aucun d'eux. Une rétribution de trente piastres gourdes, pour chaque caisse de ce narcotique, suffit pour en assurer le débarquement et le transport dans la maison qui doit le recevoir ; de sorte que le commerce de l'opium se fait avec autant de sécurité, que celui de toute autre marchandise.

Voyez, pour l'achat, au chapitre BENGALE, *page 287.*

NIDS D'ALCYONS. Le prix de 15 à 18 piastres gourdes le catti, que les Chinois en donnent, prouve le cas extraordinaire qu'ils en font : il n'y a que les grands et les riches qui puissent se permettre d'en manger souvent ; la classe des marchands et des artisans réserve ce mets précieux pour les grandes fêtes.

Voyez à l'article SUMATRA, *page 318.*

SAGOU. On peut en porter deux ou trois cents pics à Canton, où il se vend avec avantage.

Voyez à l'article BORNÉO, *page 340.*

ÉCAILLE. C'est ordinairement la Cochinchine et les Philippines qui fournissent l'écaille à la Chine, où on l'emploie à divers

usages. On peut en porter jusques à cent pics à Canton ; cet article donne toujours du bénéfice.

Nacre de perle. On l'emploie, à la Chine, dans des ouvrages de marqueterie ; on en fait des bijoux, des tabatières, des chapelets ; on en porte beaucoup à Canton des Isles Philippines ; les Chinois la revendent aux Européens.

Rotins. Les Chinois en font une consommation immense ; ils s'en servent pour plusieurs ouvrages, même pour faire des cables utiles aux bâtimens qui naviguent dans leurs rivières ; ils leur servent aussi à corder toutes leurs marchandises. On peut donc en porter, à Canton, telle quantité que l'on voudra, on est sûr d'en trouver le débouché et d'y faire un gros bénéfice.

Voyez l'article Malaca, page 327.

Benjoin. On peut en porter 40 à 50 caisses ; cet article réussit ordinairement assez bien.

Voyez l'article Sumatra, page 318.

Riz. Il est de première nécessité pour la Chine ; il forme, par conséquent, un commerce très-étendu : il donne de grands bénéfices, qui varient cependant, suivant que la récolte a été plus ou moins abondante dans l'Empire. On peut en porter telle quantité que l'on veut, et l'on sera toujours assuré d'un prompt et utile débouché.

Voyez l'article Côte de Malabar, page 119.

Noix d'Arec. Les Chinois en font le même usage que les autres peuples de l'Asie ; ils s'en servent aussi comme mordant dans les teintures. On peut en porter jusques à mille pics.

Voyez l'article Côte de Malabar, page 119.

Lacque ou *Lac.* Les Chinois en emploient beaucoup dans les

les ouvrages de vernis, dont ils sont très-curieux et dans lesquels ils réussissent très-bien. On peut porter à Canton une certaine quantité de cet article.

Voyez l'article BENGALE, *page 289.*

GIROFLE et *NOIX MUSCADE.* Les Hollandais seuls fournissent ces épiceries à la Chine.

CAMPHRE. On porte à la Chine de celui de Sumatra, que l'on y vend à un très-grand prix.

TABAC. Il se fait, à la Chine, une consommation étonnante de tabac à fumer; celui cultivé dans le pays fournit une partie des besoins, le reste vient des Philippines et de la Cochinchine. On y consomme peu de tabac râpé; les Chinois préfèrent celui que l'on fabrique au Brésil, lequel est en poudre très-fine comme celui d'Espagne, mais d'une couleur verdâtre. Les vaisseaux Portugais le portent en bouteilles à Canton.

CALAMBAC et *BOIS D'AIGLE.* On les tire de la Cochinchine; ils sont rares et très-recherchés. Le premier, beaucoup plus précieux que le second, se vend, dit-on, au poids de l'or; ce n'est que l'Empereur et les Grands de la cour qui l'emploient; le second, beaucoup moins rare, se vend de 12 à 15 taëls le catti.

Voyez l'article COCHINCHINE, *page 371.*

BOIS DE MARQUETERIE, DE CONSTRUCTION et DE MATURE. C'est la Cochinchine qui fournit ces divers articles, que les Chinois importent eux-mêmes, en partie; on peut en porter néanmoins des chargemens entiers: on les vendra avec avantage.

CORNES DE RHINOCÉROS. Les Chinois les emploient à une infinité d'ouvrages; ils en font une grande consommation. On peut leur porter toutes celles que l'on pourra se procurer.

POISSONS SECS. Il en arrive tous les ans, à Canton, de

très-grandes quantités qui viennent de la Cochinchine, des Philippines et de Bornéo; plusieurs *sommes* chinoises en sont chargées à leur retour.

Marchandises d'Exportation.

Thé. C'est la feuille d'un arbuste qui croît à la Chine et que les Chinois distinguent en quatre variétés différentes; savoir:

Le song-lo, le wou-y, le pou-cul et le long-an; ses feuilles sont d'un vert foncé, pointues et dentelées sur leurs bords en manière de scie.

Il n'y a, dans le fait, que deux espèces de thé: le *thé vert* et le *thé bout* ou *théroux*.

Mais chaque espèce se divise en plusieurs qualités.

On distingue encore le *thé péko*, dont la pointe des feuilles est blanche; et le *thé impérial*.

Les Chinois disent que le mot *thé* est vicieux, et qu'on devrait prononcer *tcha*, qui est le terme de la langue mandarine.

Vertus que les Chinois attribuent au thé.

Ils attribuent au thé des vertus qui le rendraient l'une des plus précieuses productions de la nature, s'il joignait, au parfum qui lui est propre, la faculté de délivrer l'humanité des maux les plus cruels qu'elle éprouve. Suivant eux, l'infusion de cette feuille, que l'on boit avec plaisir, rétablit la constitution du sang, diminue les vertiges, appaise les douleurs de la néphrétique, soulage dans l'hydropisie, guérit les rhumes câtarreux, favorise la digestion, prévient la goutte, la sciatique et la pierre; c'est encore, selon eux, un préservatif contre la faiblesse de la vue et les maladies des yeux.

Cet éloge magnifique ferait croire qu'ici, comme dans beaucoup d'autres occasions, les Chinois cherchent à tromper; mais, lorsque l'on leur en voit boire à toutes les heures du jour, on n'est plus surpris de ce qu'ils le vantent à ce point. Ils en consomment

des quantités immenses ; et, aux soins que l'on prend poûr préparer celui destiné à l'Empereur, on ne peut plus douter qu'ils ne soient de bonne foi, et qu'ils ne considèrent l'infusion du thé comme une des boissons les plus salutaires (1).

Ses propriétés réelles.

Il est naturel aux hommes de chercher à justifier leurs goûts: c'est le cas des Chinois ; mais il y a beaucoup à rabattre des vertus qu'ils attribuent à cette production. Le thé n'est pas dépourvu de toute qualité, comme le prétendent ses détracteurs: on sait, par l'expérience, que, pris en infusion dans l'eau ou dans le lait, il est utile dans les flux de ventre et dans les dyssenteries ; qu'il excite la transpiration et qu'il soulage dans les rhumes. Son abus est cependant nuisible : il maigrit ceux qui en boivent trop, et leur donne, quelquefois, des mouvemens convulsifs.

Différentes qualités de thé.

Il y a différentes qualités de thé vert. Les supérieurs sont: le *song-lo*, le *bin* ou *impérial*, le *hayssuen* et le *zouthin*. Celui connu sous le nom de *hayssuen skine*, est d'une sorte inférieure.

Le *thé bout* ou *bouy* est d'une couleur noirâtre. Le plus estimé est le *soatchon*. Le *camphou* et le *campouy* sont plus communs. Il est une autre sorte, encore plus inférieure, que

(1) On cultive le thé qui est destiné pour l'Empereur et pour sa famille avec des précautions inconcevables. Le terrain où il croît est environné d'un vaste et profond fossé. Les arbrisseaux y sont disposés en allées, qu'on ne manque pas un seul jour de balayer. Ceux qui en font la récolte doivent s'abstenir de manger du poisson et de certaines viandes ; il faut aussi qu'ils se lavent, deux fois par jour, dans un bain chaud et dans la rivière ; l'on ne doit même toucher les feuilles qu'avec les mains gantées. Le premier pourvoyeur de la Cour Impériale entretient des commis qui veillent à la culture, à la récolte et à la préparation de cette sorte de thé, que l'on envoie bien empaqueté à la Cour sous bonne et sure garde. (Dictionnaire universel d'Histoire naturelle, par Valmont de Bomare).

le peuple consomme à la Chine. C'est cette dernière qui forme la base de la cargaison des vaisseaux européens.

Thé peko.

Le thé peko semble être une espèce particulière, à cause des pointes blanches qui distinguent sa feuille. Celui-ci et le saotchon sont plus suaves, plus délicats au goût et plus amis de l'estomac que les verts. Cette vérité est reconnue par les Chinois; aussi les Hanistes n'en offrent-ils pas d'autres aux Européens qui vont chez eux.

Pour que le thé soit bon, il faut qu'il soit récent, très-odorant, que la feuille soit entière, et sur-tout qu'il ne soit pas éventé. Sa nouveauté est si essentielle, que celui de l'année précédente vaut 25 pour cent de moins à Canton, que celui de l'année courante. Cette feuille perd beaucoup en vieillissant; non seulement elle n'a plus son parfum, mais elle prend, au contraire, une odeur désagréable.

Il faut rejeter les thés chargés d'une trop grande quantité de petites boules formées par la réunion de plusieurs feuilles (1).

Connaisseurs pour les achats de thés.

Malgré ces notions, on ne doit point s'en rapporter tout-à-fait à soi pour l'achat d'une cargaison de thés. La connaissance de cette feuille est le fruit d'une expérience que les Chinois seuls peuvent posséder parfaitement. Il faut nécessairement recourir à l'un de ceux qui ont l'habitude de louer leurs services aux Européens, pour les aider dans leurs choix. On leur donne cent ou cent cinquante piastres, à la fin des achats.

Ce sont ordinairement des écrivains de Hanistes et d'anciens marchands de thés. Ils ont acquis, par une longue pratique, la faculté de distinguer les diverses qualités de cette feuille, par

---

(1) C'est dans les thés fins seulement qu'il faut éviter ce défaut : car il est général dans les communs; et l'on serait obligé de n'en point acheter, si l'on ne voulait prendre que de ceux qui en seraient exempts.

la

la teinte que sa décoction donne à l'eau. Voici la manière dont ils opèrent :

Ils pèsent trois condorins de chacun des thés que l'on veut connaître ; ils les mettent séparément dans des tasses de porcelaine blanche ; ils versent dessus de l'eau bouillante, et couvrent chaque tasse avec son couvercle ; ils les laissent ainsi pendant douze ou quinze heures.

Au bout de ce temps, ils viennent voir chaque décoction, et désignent le thé auquel on doit donner la préférence.

Pour se guider dans cet essai, on met un numéro à chaque montre de thé, et l'on en place les doubles sous la soucoupe de chacune des tasses.

Je voulus m'assurer un jour du savoir de mon connaisseur, et me convaincre en même temps de sa bonne foi.

Moyen dont je me servis pour m'assurer des lumières du Connaisseur que j'avais choisi.

Nous avions fait ensemble l'essai de quatre différentes montres de thé hayssuen, qui me paraissaient également bonnes ; chacune d'elles portait un numéro qui correspondait à ceux placés sous les soucoupes des quatre tasses ; je changeai un de ces numéros, et je lui en substituai un autre.

Il vint le lendemain pour faire la visite des décoctions. Je lui fis observer qu'il se trompait dans le jugement qu'il portait sur l'une des tasses, qu'il attribuait à la montre à laquelle elle appartenait en effet, tandis que le numero que je lui fis voir en désignait une autre. Cette remarque parut l'affecter ; mais, après un nouvel examen auquel il apporta une grande attention, il me dit que je m'étais trompé en plaçant les numéros ; et il ajouta, avec assurance : « Cette eau appartient à cette montre (en me » désignant la véritable) et non à celle-ci. » Je lui avouai ma supercherie, et il fut satisfait.

Il est à observer que les eaux de ces quatre montres différaient si peu dans leur couleur, que l'on s'y serait mépris, à moins d'avoir les yeux aussi exercés que cet expert. Cet exemple

prouve combien ces hommes ont d'expérience, et que leur ministère est indispensable. On doit s'assurer seulement de leur moralité, et ne s'en rapporter là-dessus qu'à des témoignages favorables.

Comment on prend livraison du thé.

A mesure que l'on fait les achats de thé, on en prend livraison; et c'est ici, sans doute, l'occasion d'une surveillance particulière.

On se rend dans les magasins où sont déposées les différentes parties que l'on est convenu de prendre; afin d'en reconnaître la qualité.

On désigne soi-même, dans chaque partie, les caisses que l'on veut examiner; on les prend au hasard et en assez grande quantité; on les fait vider sur une toile, pour s'assurer si elles répondent aux montres qui en ont été données, et si l'on n'y a fait aucune fraude. Lorsque l'on a agréé la partie, on fait remplir les caisses de nouveau, et l'on a le soin de s'assurer qu'elles sont conditionnées comme les autres; on pèse ensuite; on marque chaque caisse, et on les fait porter à bord le plutôt possible. Ceci est essentiel, pour éviter que les coulis ou portefaix des Hanistes ne substituent des thés inférieurs dans des caisses, ou même de la sciure de bois, comme cela est arrivé quelquefois.

On conçoit que ce n'est point assez, en pareil cas, de recevoir des dédommagemens du Haniste dont on s'est servi. Le défaut de vente, au retour du vaisseau en Europe, et la nécessité de rapporter à la Chine une marchandise fraudée, sont des inconvéniens trop majeurs, pour qu'on ne prenne pas tous les moyens possibles de les éviter. Il est prudent, en général, de faire porter de suite, à bord des vaisseaux, les marchandises dont on a pris livraison. L'officier qui les reçoit doit même examiner, avec soin, chaque caisse et chaque balle, afin de reconnaître s'il apperçoit quelque signe d'enlèvement ou de fraude.

CANNELLE. La récolte de cette épicerie est considérable à la Chine. Elle est plus épaisse, plus âpre, moins odorante que celle de Ceylan; mais, comme elle se vend à un prix fort au-dessous, on en porte une grande quantité en Europe, où elle donne toujours du bénéfice.

Il faut la choisir d'une belle écorce, mince, autant qu'il est possible; d'un goût piquant et aromatique. On doit préférer celle qui est haute en couleur.

Il faut la mettre dans des caisses de la grandeur de celles du thé bouy, que l'on fait doubler en plomb. Cette précaution est nécessaire pour la conserver pendant la traversée. On remplit ces caisses alternativement par un rang de paquets de cannelle et une couche de sa fleur, qui se vend en Europe le même prix. Comme elle est très-odorante, elle contribue à parfumer l'écorce; elle remplit aussi les vides qui existent entre des paquets d'une forme ronde, et donne un plus grand poids à la caisse. On en porte davantage sans augmenter l'encombrement.

ANIS ÉTOILÉ ou *BADIANE.* Cette sorte d'anis a la forme d'une étoile composée de sept et quelquefois neuf capsules, dans l'intérieur desquelles on trouve une sémence qui renferme, sous une coque mince et fragile, une amande blanchâtre, grasse et d'une saveur qui tient le milieu entre l'anis et le fenouil. Il faut le choisir récent, entier et d'une odeur forte.

On s'en sert, en France, pour faire des liqueurs fines, et particulièrement à Bordeaux pour faire cette anisette si estimée, dont on fait une grande consommation dans les colonies Françaises.

MERCURE ou *VIF ARGENT.* On trouve, à la Chine, une grande quantité de cette substance métallique. Il est trop connu pour entrer dans aucun détail à son sujet. Sa pesanteur est de neuf cent quarante-sept livres, poids de marc, le pied cube.

Camphre.

Voyez au chapitre du Bengale, page 290, et l'art. Isle de Sumatra, page 318.

Celui de la Chine est fort inférieur à celui de cette isle.

Toutenague ou *Tutanego.* Cette substance minérale, que les Chinois nomment *Pachy-yn*, est fort abondante à la Chine. On l'a prise long-temps pour un alliage de zain et de bismuth; mais il paraît que ce n'est que du zain. On le vend, à la Chine, en petits plateaux d'environ 10 pouces de long sur 5 de large et ¾ de pouce d'épaisseur. On en prend ordinairement une certaine quantité pour servir de lest aux vaisseaux.

Sang-dragon. C'est une résine d'un rouge foncé, lorsqu'elle est en masse, et d'un rouge plus brillant, lorsqu'elle est en poudre. Elle n'a ni odeur ni saveur. Elle est employée en médecine comme astringent.

Borax.

Voyez au chapitre du Bengale, page 288.

Sucre. Les provinces méridionales de la Chine produisent une assez grande quantité de sucre, que les Chinois ne sont pas dans l'usage de terrer; il est cependant blanc, mais il est toujours gras : caractère qui appartient au sucre brut; il est sans corps, c'est-à-dire, mal cristalisé.

Ils font aussi beaucoup de sucre candi, que l'on porte dans divers pays de l'Asie. On en consomme beaucoup en Perse et en Arabie.

Rhubarbe. C'est une racine dont on fait un grand usage en médecine; elle est purgative; prise en petite quantité, elle fortifie l'estomac et facilite la digestion ; c'est aussi un bon vermifuge.

Il faut la choisir nouvelle, en petits morceaux unis et pesans,

d'un goût âpre et un peu amer, d'une odeur aromatique, et marquée dans l'intérieur de veines rougeâtres. Les morceaux cariés, trop légers et d'une odeur faible, doivent être rejetés.

Les Français achètent presque toujours la rhubarbe, à Canton, dépouillée seulement de sa première écorce; elle coûte moins dans cet état; mais, comme alors on ne peut la dessécher assez pour qu'elle se conserve, elle s'échauffe et se pique presque toujours pendant le voyage. Pour prévenir cet inconvénient, qui la déprécie beaucoup, je conseille de n'en prendre que préparée de la manière que l'exigent les agens des compagnies Anglaise et Hollandaise, c'est-à-dire, dépouillée de la seconde écorce et parfaitement nettoyée de toute carie, nœuds, etc.

La rhubarbe, ainsi préparée, se conserve mieux; et le prix qu'on en retirera en Europe dédommagera amplement du surplus de celui que l'on y aura mis à Canton.

SQUINE ou *ESQUINE.*

Voyez le chapitre du BENGALE, page 290.

MUSC.

Voyez cet article au chapitre du BENGALE, page 287.

SOIE. On cultive cette production, avec beaucoup de soin, dans presque toutes les provinces de l'Empire; il serait difficile de pouvoir apprécier la récolte que l'on en fait, parce que la consommation intérieure en est immense, et que l'exportation pour plusieurs Nations de l'Asie et de l'Europe est fort considérable aussi.

On peut juger de l'étendue de la consommation, par une considération qui sert à l'apprécier : c'est que, chez une Nation dont la population est aussi considérable, tous les individus qui jouissent d'une médiocre aisance s'habillent d'étoffes de soie; le petit peuple et les gens de la campagne sont les seuls vêtus en coton; aussi ces deux matières, qui servent à l'habillement

général, ont-elles un emploi dont il est difficile de se faire une idée.

On doit croire cependant que toute la soie, qui se consomme ou s'exporte de la Chine, n'est pas en totalité une production de son territoire. Les Chinois, qui sont à peu près les seuls qui commercent avec la Cochinchine, doivent enlever une grande quantité de celle qu'elle produit. Le bas prix auquel ils l'obtiennent leur laisse encore du bénéfice à la revente (1); mais, soit politique ou toute autre considération, ils n'en font connaître aucune qualité sous la désignation de soie de la Cochinchine.

On n'en voit, dans le marché de Canton, que de deux sortes: La soie de Quang-Tong et la soie de Nankin.

Soie de Quang-Tong. C'est celle qui se cultive dans la province de ce nom, dont la ville de *Quang-Tcheou-Fou*, que les Européens appèlent *Canton*, est la capitale. Elle est connue dans le commerce, ainsi que celle des provinces environnantes, sous le nom de soie de Canton: elle est moins blanche, moins douce au toucher, et sur-tout moins fine que celle de Nankin. On en transporte de grandes quantités dans divers lieux de l'Asie; on l'emploie, en Europe, à la fabrication de plusieurs étoffes. Elle vaut toujours près d'un tiers de moins que celle de Nankin.

Soie de Nankin. C'est celle que fournit la province de *Tche-Kiang*, l'une des plus fertiles et des plus riches de la Chine. Comme elle est employée, à Nankin, pour la fabrication des plus belles étoffes, elle en a pris le nom. Elle est, sans contredit, la plus belle et la plus estimée de l'Empire; mais elle exige, à l'achat, un choix qui demande des connaissances et beaucoup d'attention.

Pour éclairer mes lecteurs sur cet article important, je crois

(1) Voyez, au chapitre de la Cochinchine, l'article Soie, page 370.

ne pouvoir mieux faire qu'en donnant ici les instructions qui me furent transmises par un fabricant de Lyon très-connaisseur.

On trouve à Canton trois qualités principales de soie de Nankin; elles diffèrent entr'elles par la finesse du brin, par la blancheur et par la forme du pliage.

Cette sorte de soie a deux emplois exclusifs en France : elle y sert à la fabrication des blondes et des gazes.

Comme sa blancheur est une de ses qualités essentielles, il faut préférer celle dont le blanc est argenté et brillant. La grosseur du brin ou fil importe aussi à son emploi en Europe. Une soie trop fine fait beaucoup de déchet; celle trop grosse aurait peu de débit; un brin moyen est préférable.

Deux inconvéniens doivent être évités avec soin. La soie ne doit être ni coupée ni mouchetée; ces défauts viennent de deux causes:

La première, de ce que les vers l'ont attaquée;

La seconde, de ce qu'elle a été gardée dans des endroits trop humides.

On reconnaît que les vers l'ont attaquée, en passant la main sur les écheveaux, parce que ce frottement en fait détacher plusieurs bouts.

Lorsqu'elle a été conservée dans des lieux humides, elle prend une couleur plombée, et elle se tache.

Les balles pèsent ordinairement un pic, c'est-à-dire, 125 livres, poids de marc, net. Elles sont composées de trois, de quatre ou de six paquets; ils sont de la longueur de la balle.

Les écheveaux qui forment les paquets, s'appèlent *moches*; ils pèsent de neuf à dix livres chaque.

La qualité qui convient le mieux en France est celle des balles en trois paquets; on l'appèle, dans les fabriques, moches pliées en trois paquets.

Pour connaître le nombre de paquets dont les balles sont composées, il faut les séparer à leur extrêmité; cela exige de

l'attention, parce que la soie étant pour l'ordinaire très-gommée, ils adhèrent entr'eux.

La qualité des balles en six paquets est assez bonne, mais elle a, pour l'ordinaire, un brin un peu trop fort; ce qui fait qu'on lui préfère en France celle en trois paquets.

La soie des balles en quatre paquets est ordinairement beaucoup plus fine que celle en trois et en six; elle a le défaut de faire beaucoup de bourre et de déchet; le blanc en est rarement aussi beau que celui des deux autres : on peut cependant en vendre en France quelques petites parties, que l'on emploie à des ouvrages très-fins.

Les meilleures sortes de soie sont, en général, les moins gommées et celles dont l'inspection de l'intérieur des paquets peut se faire le plus facilement; celles qui le sont beaucoup sont presque toujours fraudées dans l'intérieur. Les Chinois, experts en toutes sortes de ruses, mettent les flottes les plus blanches au-dessus des paquets et les inférieures dans l'intérieur. C'est afin qu'on ne puisse pas les distinguer, qu'ils les gomment fortement.

Celui qui veut faire, pour la première fois, des achats en soie, doit en examiner auparavant plusieurs parties différentes, afin d'exercer ses yeux à leur finesse et à leur blancheur; c'est ainsi que l'on parvient à distinguer les diverses nuances de qualité que cette marchandise présente.

Il faut envelopper la soie dans des pièces de *garas* ou autre sorte de toile de coton, pour la conserver pendant le voyage : au moyen de cette précaution, on évitera qu'elle ne se coupe, qu'elle ne contracte de taches jaunes qui la déprécient beaucoup, et, dans le cas de quelque avarie, la toile de coton mise en plusieurs doubles recevra la première impression de l'eau. Ces toiles ne tomberont pas en perte: les acheteurs en tiendront compte, et, à l'aspect de cette précaution, ils seront favorablement

ment prévenus en faveur de la qualité de cette marchandise précieuse, qui vaut ordinairement en France, de 24 à 32 francs la livre.

Je ne terminerai point cet article, sans faire connaître une anecdote qui prouve combien on doit se méfier de la friponnerie de la plus grande partie des marchands à Canton.

« Le capitaine d'un vaisseau avait conclu l'achat d'un grand » nombre de balles de soie. Il va avec son interprête pour » agréer la marchandise ; on lui en présente un ballot : il » l'examine, et le trouve tel qu'il le désirait. Mais il voulut » pousser plus loin son examen, et il en fit défaire plusieurs » autres, dans lesquels il ne trouva que de la soie pourrie.

» Ce capitaine s'exhala en reproches très-vifs contre son » vendeur. Le Chinois l'écouta avec le plus grand sang froid, » et se contenta de lui dire : Prenez-vous-en à votre fripon » d'interprête, qui m'avait protesté que vous ne feriez point la » visite des ballots (1) »

SOIERIES. On fabrique, à la Chine, une grande diversité d'étoffes de soie, dont la majeure partie sert à la consommation intérieure. Les principaux articles sont : des damas brochés de diverses couleurs; des brocards en or et en argent; des satins rayés et brochés, de même que des noirs; des gazes unies et à fleurs; des taffetas unis, rayés, jaspés et percés à jour; des pekins et différentes sortes de velours.

On ne porte ordinairement en Europe que des pekins, des gazes, des satins unis et des damas.

NANKINS. C'est sans doute la durée de ces toiles, la solidité de leur teint et le bas prix auquel on les obtenait dans les

(1) Voyez la description générale de la Chine par l'abbé Grotier. Tel est, en effet, le sang froid avec lequel un Chinois reçoit les reproches qu'on lui adresse sur sa mauvaise foi.

premiers temps, qui en ont déterminé la consommation immense qui s'en fait aujourd'hui en Europe. La longueur des pièces était autrefois de 13 $\frac{1}{2}$ à 14 cobres; elles n'ont aujourd'hui que 13 cobres. Leur largeur est de neuf à neuf dixièmes et demi de cobre.

On les vend, à Canton, en rouleaux de dix pièces, dans le nombre desquelles il y en a toujours trois ou quatre moins fines que les autres. C'est ce qui nécessite l'examen de chaque rouleau.

Les vendeurs ne permettent pas que l'on retire des rouleaux les pièces inférieures. Il faut agréer ou rejeter le rouleau en entier.

Le prix de ces toiles a considérablement augmenté. On obtenait autrefois la première qualité, de 45 à 50 piastres les cent pièces; elles furent vendues 59 piastres en 1785; 60 piastres en 1787, et 72 piastres en 1792.

On les met ordinairement dans des caisses où elles sont peu pressées, et dans lesquelles il n'entre que 200 pièces; mais, à mon premier voyage à Canton, en 1787, j'observai que cette manière de les transporter faisait perdre à bord une place précieuse. Je me munis d'une forte presse, à mon second voyage, au moyen de laquelle je fis faire des balles, de la même dimension que les caisses, qui continrent 340 pièces. Je gagnai, par-là, beaucoup de place dans l'arrimage, et, à mon arrivée, j'eus le plaisir de voir que la forte pression, que les nankins avaient éprouvée, leur donnait un coup d'œil plus agréable et plus fin; cette manière de les emballer est donc préférable à tous égards.

Un capitaine Anglais qui me vit opérer, jugea, sans doute, favorablement de ma méthode; il me proposa, lors de mon départ, de lui vendre ma presse; à quoi je consentis. On m'a dit, depuis, que ses compatriotes suivent mon procédé et qu'ils ne transportent plus les nankins qu'en balles pressées.

Gingembre. Celui de la Chine est, dit-on, le meilleur de toute l'Asie; les Chinois l'emploient à divers usages : ils en confisent au sucre de quantités considérables, que l'on porte dans divers pays de l'Inde et en Europe.

Voyez, pour la qualité, page 290.

Porcelaine, que les Chinois appèlent *Tsé-ki.* Il arrive, tous les ans, à Canton, une quantité immense de porcelaine qui vient de l'intérieur de l'Empire; elle y est portée dans deux états :

Une partie est peinte en bleu, et l'autre est en blanc, sans aucune couleur.

Elles sont déposées, à leur arrivée, dans les magasins des marchands qui font ce commerce.

Celle qui est peinte en bleu trouve un débouché des plus étendus pour toutes les parties de l'Asie; elle forme un article essentiel pour le commerce d'Inde en Inde. On en porte peu en Europe.

La porcelaine blanche reçoit, à Canton, les dessins, les peintures et les dorures que les acheteurs désirent. On remet au marchand le modèle du dessin que l'on veut faire exécuter; il envoie de suite, dans ses ateliers, le nombre de pièces que l'on désire, et la porcelaine est prête à être livrée dans un mois.

Si l'on n'a pas de dessin particulier, on en choisit chez les marchands; ils ont le soin de garder les modèles de toutes les sortes de peintures et de dorures qu'ils ont fait exécuter, et ils en offrent la collection fort bien arrangée sur des rayons, où l'on en voit une très-grande diversité.

L'industrie chinoise est portée fort loin à cet égard, puisqu'elle présente, dans un marché, des ressources que l'on ne pourrait trouver en France que dans les fabriques. Cela est d'autant plus étonnant, que l'on sait que la porcelaine a besoin d'être

recuite après avoir été peinte; on a donc établi, à Canton, les fours nécessaires pour cette dernière opération.

C'est en Europe et dans le continent Américain que l'on porte le plus de porcelaines peintes et dorées à Canton; elles ont perdu de leur débit en France, depuis que nos manufactures sont parvenues à un degré de perfection qui l'emporte beaucoup sur celles de la Chine. On connaît l'extrême beauté de celles de Sève, qui ne laissent rien à désirer pour la qualité de la pâte, l'élégance du dessin et le brillant du coloris.

Assortiment d'une partie de Porcelaine bleue propre pour les Côtes de Malabar ou de Coromandel.

150 mille assiettes bleues plates.
20 mille dites creuses pour la soupe.
6 mille plats, de différentes grandeurs.
Pour la valeur de mille piastres, en bolles communes de différentes grandeurs.
50 services de table, à l'Anglaise, coûtant à Canton de 15 à 16 taëls, composés comme suit:
60 assiettes plates.
24 dites creuses.
24 dites petites, pour le dessert.
16 plats, de diverses grandeurs.
2 grandes soupières.
2 petites dito.
4 salières.
4 saucières.
4 grands compotiers.
8 petits dito.
12 pots à crême et leur couvert.
1 poissonnière et son plateau.
2 saladiers.

CANTON.

CANTON.

Capitale de la province de Quang-Tong, l'une des villes les plus peuplées et les plus opulentes de la Chine ; elle est située sur la rivière qui porte son nom, à 18 lieues de son embouchure, par 23 degrés 8 minutes de latitude Nord et 110 degrés 42 minutes de longitude orientale.

L'intérieur de cette ville immense est peu connu ; son entrée est prohibée, avec le plus grand soin, aux étrangers, qui ne peuvent fréquenter que son faubourg (1), et seulement pendant le temps de la foire. Elle est l'entrepôt de tout le commerce que l'Inde et l'Europe font à la Chine ; c'est la seule ville de ce vaste Empire où les vaisseaux des autres Nations puissent aborder.

Il n'y a peut-être point de ville dans le monde, où le commerce imprime un mouvement plus vif qu'à Canton pendant la durée de la foire, c'est-à-dire, pendant six à sept mois. Les quais sont alors continuellement encombrés de marchandises de l'Europe, de l'Inde et de celles que la Chine fournit ; leur

---

(1) Les Nations qui ont de compagnies privilégiées ont dans ce faubourg leur *ham* ou factorerie. Ces bâtimens sont remarquables par leur étendue et l'élégance de leur architecture : ils forment sur le quai, où ils sont situés, une façade très-agréable.

Celui qu'occupaient autrefois les agens de la compagnie Française a été loué successivement à la compagnie de Trieste, et ensuite à celle de Suède.

Ces bâtimens sont trop considérables pour le service d'un seul navire : les subrécargues des vaisseaux particuliers, de quelle Nation qu'ils soient, louent une partie de maison pour le temps de leur séjour à Canton. Ces sortes de location, que les Hanistes ou les Interprètes procurent, se payent de cinq à huit cents piastres.

transport dans les magasins a souvent lieu jusques à dix heures du soir. Pour faciliter les porte-faix dans ce travail, les chemins du quai aux magasins sont éclairés, pendant la nuit, d'une double rangée de lumières; la rivière est alors couverte de champans (*allèges du pays*), que l'on charge et l'on décharge continuellement : ce mouvement est d'autant plus varié , que l'on voit circuler , au milieu de ces monceaux de marchandises, des hommes de toutes les Nations que le même intérêt anime.

Police de Canton.

Il règne, à Canton, une bonne police: les étrangers y jouissent de la plus grande sécurité, tant de jour que de nuit; on doit cependant veiller sur les équipages et éviter toutes les disputes, qui pourraient devenir sérieuses, avec les gens du pays. On ne courrait point de danger si, dans un moment de colère, on frappait un Chinois, pourvu qu'on ne fit pas couler son sang. Dans ce dernier cas, l'affaire devient plus importante et ne peut s'arranger qu'avec de l'argent; mais le meurtre de l'un d'eux ne peut être expié que par la mort de celui qui en est l'auteur, lors même que l'événement est involontaire.

Poids. Le grand poids est le pic: il se divise en 100 catis; le cati en 16 taëls ou onces; le taël en 10 mess; le mess en 10 condorins, et le condorin en 10 cashs. Ces derniers poids ne sont employés qu'à la balance des objets précieux, tels que les diamans et les perles.

Il est étonnant que les Chinois aient donné à la plupart de leurs poids la même dénomination qu'à leurs monnaies de compte; ce qui établit une confusion qui doit souvent embarrasser. Il est difficile d'imaginer aussi pourquoi ils ont interrompu dans les poids la division décimale, qu'ils ont suivie avec tant de raison pour les monnaies.

J'ai pesé avec précision le taël: il pèse juste une once deux gros, poids de marc; ce qui donne 125 livres pour le pic.

Il est d'usage que les Européens se servent de leurs propres poids, afin d'être assurés de la fidélité des pesées.

Les Anglais reçoivent 133 livres $\frac{1}{3}$ de leur grand Hundred-Weight pour le pic, et dans la réduction ils comptent cent de leurs livres pour 75 catis.

Cependant les Chinois ne donnent aux agens des compagnies Française et Hollandaise que 123 livres marc pour le pic, et n'en reçoivent pas davantage. Je ne sais sur quelle base ce rapport a été établi, et je le conçois bien moins pour la compagnie Française, que pour celle Batave. L'adhésion de celle-ci peut être fondée sur ce que la balance des marchandises qu'elle vend annuellement aux Chinois est en sa faveur; en effet, elle leur paye tous ses achats, à très-peu près, en poivre, noix muscades, girofles, macis, calin etc., et presque point en numéraire. Il n'en était pas de même de la compagnie Française, qui payait en piastres près des deux tiers de ses achats. Au surplus, la compagnie Hollandaise donne elle-même, à Batavia et à Malaca, 125 livres marc pour le pic.

Convaincu par mes recherches que le pic est réellement de 125 livres marc, je ne voulus pas consentir à n'en recevoir que 123, et j'exigeai de mon Haniste que toutes les marchandises au poids, qu'il me livrerait, seraient pesées à celui anglais sur le pied de 133 livres $\frac{1}{3}$ pour le pic; ce qu'il ne put me refuser.

Je conseille aux subrécargues Français qui iront à la Chine, de faire attention à cette différence, qui est importante sur les thés fins et sur les soies.

Mesures. La mesure d'étendue dont les Chinois se servent est la *cobre;* elle a 13 pouces $\frac{1}{3}$ du pied français.

Elle se divise en dix parties que l'on pourrait nommer pouces, et le pouce en dix lignes.

La duplicité chinoise ne se dément dans aucune occasion; aussi

la plupart des marchands ont-ils dans leurs magasins une cobre pour vendre et une pour acheter. Je suis muni de ces deux mesures : celle dont ils se servent pour vendre n'a que 13 pouces $\frac{1}{2}$ du pied français, et celle pour achéter 14 pouces $\frac{1}{4}$. C'est ce dont il est bon d'être informé pour ne pas être surpris.

Embarquement et débarquement des marchandises.

On a vu que les vaisseaux s'arrêtent à l'isle de Houang-Pou, distante de trois lieues de Canton; le transport des marchandises, tant celles de la cargaison d'entrée, que celles du chargement pour le retour, se fait avec de grands bateaux du pays appelés *champans*. Le prix du fret est de cinq taëls huit mess par bateau; cette dépense est toujours à la charge des vendeurs : d'où il suit que le transport à Canton de la cargaison d'entrée est à la charge du vaisseau, et celui de la cargaison pour le retour à celle des Hanistes ou des marchands particuliers avec lesquels on a traité. On paye de plus aux porte-faix sept mess et deux condorins pour le déchargement d'un champan; mais ce qui augmente considérablement ces frais, c'est le prix de la *chape* ou permis de la douane, qui coûte dix taëls pour chacun d'eux.

Eau pour la provision.

L'eau, pour la provision des vaisseaux, se fait avec les bateaux des navires : on la prend dans la rivière ; et, comme la marée remonte fort haut, on est obligé d'aller la chercher à deux lieues au-dessus de la ville ; il faut attendre le moment de la basse mer pour remplir les futailles; malgré cette précaution, elle est toujours un peu saumâtre. Celle que les Européens boivent dans leurs factoreries, à Canton, est prise dans la ville : on l'appèle *'eau mandarine ;* elle se paye cinq condorins le pic.

COMPTES. Ils se tiennent en taëls, mess et cashs.

Le taël est une monnaie imaginaire : il se divise en 10 mess; le mess en 10 condorins, et le condorin en 10 cashs.

MONNAIES. La Chine n'a ni monnaies d'or ni monnaies d'argent;

d'argent; elle n'a que des cashs (1). Les seules monnaies étrangères, qui y circulent, sont : la piastre d'Espagne et la Portugaise ou Lisbonine.

La *piastre d'Espagne* est la monnaie la plus courante à Canton; elle est reçue dans les grands achats pour 72 condorins 5 cashs, et pour 74 condorins dans les petits. Celles qui sont dans la circulation sont poinçonnées presque autant de fois qu'elles ont passé dans les mains des différens Sarafs; elles sont, par cette raison, dégradées et ne peuvent être transportées, hors de la Chine, sans éprouver une forte perte.

Celles qui sont apportées, tous les ans, par les vaisseaux Européens gagnent $1\frac{1}{2}$ à 2 pour cent sur celles poinçonnées; il faut convenir de cet agio avec son Haniste, avant de les lui livrer.

En établissant la valeur de la piastre d'Espagne à 5 francs 30 centimes en Europe, et le change à Canton à 72 condorins 5 cashs ou 100 piastres pour 72 taëls 5 mess, le taël revient à . . . . 7 francs 31 c^mes

Le mess	»	73
Le condorin	»	$7\frac{3}{10}$
Et le cash	»	» $\frac{7}{1000}$

Portugaise ou *Lisbonine.* Elle passe pour $7\frac{1}{2}$ à 8 piastres d'Espagne, suivant que l'or est plus ou moins recherché.

SARAF. Ici, comme dans tous les pays de l'Asie, le ministère d'un Saraf est nécessaire; son droit est d'un pour mille.

Changes auxquels les Administrateurs des compagnies anglaise et hollandaise fournissent leurs traites sur l'Europe.

CHANGES. Les administrateurs des compagnies Anglaise et Hollandaise fournissent des traites sur l'Europe à un an de vue; savoir :

Ceux de la compagnie Anglaise donnent, dans Londres, 5

(1) Voyez, à l'article Cochinchine, ce que c'est que le cash.

schellings 3 pences ½ pour la piastre gourde à effigie; et ceux de la compagnie Hollandaise donnent, dans Amsterdam, 60 sols d'Hollande, argent de banque; ils tirent aussi, payable dans Londres, à raison de 5 schellings 3 pences.

DOUANE. Ce sont les Hanistes qui remplissent toutes les formalités relatives à la douane. Ils acquittent les droits des marchandises importées à la Chine, comme de celles que l'on en exporte; ils s'en prévalent sur les prix : ainsi on vend et l'on achète toujours, quitte des droits de la douane. Les mêmes conditions s'observent vis-à-vis des marchands particuliers avec lesquels on traite.

Les marchandises portées à la Chine, dont on ne trouve pas la vente, ne payent point de douane.

La douane se perçoit sur le brut de toutes les marchandises qui payent au poids; cet usage augmente beaucoup le droit sur les coraux, lorsqu'on les débarque dans les fortes caisses dont on se sert ordinairement, pour éviter qu'ils ne se brisent pendant le voyage : c'est pourquoi il faut mettre les coraux en branches dans des caisses très-minces, d'un bois léger, et renfermer ensuite celles-ci dans des caisses fortes, dont on les sort avant que de les faire porter à la douane.

Quant aux coraux ouvrés, on les sort de leurs caisses avant le débarquement, et l'on les met dans des sacs de toiles à voile. Mais, en transportant ainsi les coraux à Canton, il faut les faire suivre par deux officiers du bord, qui doivent avoir sans cesse les yeux dessus, jusques à ce qu'ils soient rendus dans la maison où l'on les dépose. La plus petite négligence, la moindre distraction de la part de ces officiers, suffisent pour être volés.

Les droits de douane se perçoivent avec la plus grande rigidité; ce ne serait que par de gros sacrifices d'argent, que l'on pourrait se soustraire à la cupidité des douaniers, si l'on était

surpris en fraude. La prudence et l'économie font donc une loi de ne pas s'exposer à la moindre contravention. L'ignorance des usages met quelquefois à la merci des douaniers, ceux qui n'ont pas l'attention de prendre les informations qui leur sont nécessaires. Il est des hommes qui se figurent que l'on fait par-tout comme chez eux, et ceux-là tombent quelquefois dans de fortes méprises.

J'ai vu s'élever, en 1787, une grande discussion à la douane. Un Arménien, propriétaire d'une partie de coraux ouvrés et précieux, la fit transporter à terre dans un coffre-fort en fer, pour éviter d'être volé. Le directeur de la douane, s'autorisant de la loi, voulut percevoir les droits sur le poids du coffre, comme sur celui des coraux; en vain l'Arménien alléguait-il son ignorance de l'usage : ce ne fut que par un sacrifice d'argent, qu'il parvint enfin à ne pas payer sur le poids du coffre.

TARIF des Droits sur quelques Marchandises.

	Taëls.	Mess.	Condl.	
Montres en or.	1	0	8	chaque.
dites en argent.	0	5	6	*Id.*
Peaux de martre.	»	1	1 ½	*Id.*
Corail ouvré, de toutes qualités.	138	»	»	le pic.
dito en grandes branches.	138	»	»	*Id.*
d.° 2me grosseur.	80	»	»	*Id.*
d.° 3me *Idem*.	13	8	»	*Id.*
d.° *dit* Barbaresque.	8	»	»	*Id.*
Bleu de Prusse.	2	6	»	*Id.*
Azur.	9	6	»	*Id.*
Draps, l'aune de France.	»	2	1	

SALAIRES d'usage à payer à la fin des opérations.

	Piastres gourdes.
Au Connaisseur pour les thés.	de 100 à 150
Au *Lingua* ou premier Interprête, pour ses salaires, ceux de son second, gratifications à divers Écrivains de la douane, et pour l'expédition de la grande Chape (1) pour le départ du navire.	217 $\frac{3}{4}$
Aux Écrivains de la petite douane.	20
Aux *Coulis* ou porte-faix du Haniste. . . .	60
Aux Domestiques qui servent à la factorerie, par mois, à chacun d'eux.	6
Aux Coulis ou porte-faix de la factorerie, par mois, pour chaque homme.	4
Au Pilote, pour la sortie jusques à Macao.	65
A six *Champans*, pour remorquer le navire.	10

(1) La grande Chape est une grande pancarte, portant expédition de la douane et la permission ou le laisse-passer du vaisseau, à l'embouchure de la rivière de Canton.

PRIX

PRIX auxquels les Marchandises de l'EUROPE furent vendues à CANTON dans les années 1790 et 1792.

QUALITÉS.	ANNÉE 1790.		ANNÉE 1792.		Quantités.
	Taëls.	Mess.	Taëls.	Mess.	
Draps londrins seconds, Français.	1	6	1	5	l'aune de Fr.
d.º Anglais. 1re q.té	2	2	2	2	la yard.
d.º d.º 2me q.té	1	5	1	5	d.º
d.º d.º 3me q.té	1	2	1	2	d.º
d.º Hollandais. 1re q.té	1	4	1	4	l'Ane d'Hol.
d.º d.º 2me q.té	1	»	1	»	d.º
Camelots Anglais.	38	»	37	5	la pièce.
d.º Hollandais.	»	7	»	7	l'Ane d'Hol.
Serges Anglaises.	7	»	7	»	la pièce.
Ras de castor, de France.	»	8	»	8	l'Ane de Fr.
Étamine du Mans.	»	6	»	6	d.º
Retailles de drap écarlate, Anglais.	86	»	86	»	le pic.
d.º assortis en couleur.	43	»	43	»	d.º
Cochenille. 1re q.té	395	»	380	»	d.º
Plomb en saumon.	4	5	5	5	d.º
d.º en planches.	5	»	5	5	d.º
Cuivre en pains et en feuilles.	14	5	15	5	d.º
Étain d'Angleterre.	17	5	18	»	d.º
Fer en barres.	3	»	3	5	d.º
Acier. bonne qualité.	6	»	7	»	d.º
Bleu de Prusse, en gros morceaux. 1re q.té	130	»	158	»	d.º
Azur Anglais. 1re q.té	25	»	24	»	d.º
d.º Français. 1re q.té	24	»	23	»	d.º

Suite des prix des Marchandises de l'Europe.

QUALITÉS.	Année 1790.		Année 1792.		Quantités.
	Taëls.	Mess.	Taëls.	Mess.	
Fil d'or et d'argent, d'Hollande. 1re q.té	20	»	24	»	le caty.
d.° de France	20	»	20	»	d.°
d.° d'Angleterre	14	5	16	»	d.°
Peaux de castor, d'une cobre long. sur $\frac{8}{10}$ de cobre larg.	5	7	5	7	la peau.
d.° d.° d.° 2e q.té	4	2	4	»	d.°
Peaux d'outre de mer, de 3 cobres longueur sur 2 de larg.	23	»	»	»	d.°
d.° de 2 $\frac{1}{2}$ long. sur 2 d°.	16	»	»	»	d.°
d.° de la baie d'Huson. 1re q.té	10	»	13	»	d.°
d.° *Idem.* 2me q.té	8	»	9	»	d.°
Peaux d'ours, n'ont aucune valeur	»	»	»	»	d.°
Peaux de veaux marins préparées	3	»	3	1	d.°
d.° en saumure	»	9	»	9	d.°
Peaux de lapins gris	29	»	26	»	les 100 peaux
Vin rouge, en barriques	20	»	21	»	la barrique.
Eau-de-vie, preuve d'Hollande	»	4	»	4	la bouteille.
Verres blancs de Bohême, de 26 pouc. sur 18.	»	9	»	9	la pièce.
d.° d.° de 24 18.	»	8	»	8	d.°
d.° d.° de 22 18.	»	8	»	8	d.°
d.° d.° de 18 14.	»	5	»	5	d.°
d.° d.° de 15 14.	»	4	»	4	d.°
Gens-eng (de l'Amérique du Nord) bien net. 1re q.té	66	»	85	»	le pic.
d.° *Id.* brut.	29	»	35	»	d.°

CORAUX vendus en l'année 1792.

CONTENU des CAISSES.	Prix d'achat à Livourne, en piastres de 8 réaux.	Poids à la vente à Canton.	Prix de vente, le cati.	Produit en taëls, mess et condor.^s
		catis taëls mess		taëls mess
12 *Mazzi grossezza, comme nette in tre colori*, pesant, poids de Livourne, 144 liv. à 20 piastres la livre de Livourne.............	2890 P^tres			
12 *Mazzi mezzania in tre colori*, pesant 72 liv. à 10 piastres la livre......	720	111 5 6	29 taëls ½	3284 8
5 *Mazzi grossezza*, pesant 60 liv. à 20 piastres la liv.	1200	32 13	35	1148 4
11 *Mazzi mezzania in tre colori*, pesant 66 liv. à 10 piastres la livre......	660	38 6	13	498 8
	5470 P^tres			4932 T^ls

Lesquels 4932 taëls, au change, convenu, de 74 condorins pour une piastre, font 6665 P^tres g^des, faisant 6997 P^tres de 8 réaux de Livourne, ci.................................... 6997 P^tres

Ces coraux avaient coûté............... 5470

Bénéfice à 28 pour cent......... 1527 P^tres

SUITE des Coraux vendus en l'année 1792.

CONTENU des CAISSES.	Prix d'achat à Livourne, en piastres de 8 réaux.	Poids à la vente à Canton.	Prix de vente, le cati.	Produit en taëls, mess et condor.s
		taëls mess		taëls mess
26 Filières de 108 grains ch., ouvrées à la roue, pesant ens.ble 200 onces, à 9 piastres l'once......	1800 Ptres	151 4	9 taëls	1362 6
6 Paquets *corone manigli*, *netti perfetti*, de différens prix, coûtant ens.ble	832	173	4 3/4	821 7
	2632 Ptres			2184 3

Lesquels 2184 taëls, au change, convenu, de 74 condorins pour une piastre, font 2965 Ptres gdes, faisant 3113 piastres 5 sols de 8 réaux de Livourne, ci. .... 3113 Ptres 5 ſ.

Ces coraux avaient coûté........... 2632

Bénéfice à 18 pour cent..... 481 Ptres 5 ſ

		catis taëls		
2 Caisses corail, en grandes branchettes, pes.t ens.ble 112 liv., à 25 ptres la livre.	2800 Ptres	62 12	41 Ptres	2574 Ptres
1 d.o p.t 40 liv., à 12 ptres	480	39 11	25	992
1 d.o petites branchettes, pesant 218 liv., à 4 ptres	872	110	6	660
	4152 Ptres			4226 Ptres

Lesquelles

Lesquelles 4226 Ptres gdes font 4437 piastres de 8 réaux de Livourne, ci.. 4437 Ptres

Ces coraux avaient coûté................ 4152

Bénéfice à 7 pour cent.......... 285 Ptres

Les mêmes qualités de coraux donnèrent, à peu près, les mêmes résultats en l'année 1787.

PRIX auxquels les Marchandises de l'INDE furent vendues à CANTON dans les années 1790 et 1792.

QUALITÉS.	ANNÉE 1790.		ANNÉE 1792.		Quantités.
	Taëls.	Mess.	Taëls.	Mess.	
Benjoin de Sumatra........ 2me q.té	22	»	20	5	le pic.
Noix d'Arec rouges, de Batavia.........	3	6	4	5	d.o
d.o blanches, de la Cochinchine.	4	3	5	4	d.o
Bois d'ébène de l'Isle de France, en bonnes billes...........................	3	6	3	»	d.o
Camphre de Sumatra......... 1re q.té	936	6	935	»	d.o
Assa fœtida...........................	7	2	6	»	d.o
Coton en bourre de Surate.... 1re q.té	13	9	12 à 13	»	d.o
d.o d.o...... 2me q.té	12	5	9 à 10	»	d.o
Noix muscades.............. 1re q.té	216	»	245	»	d.o
Cloux de girofle............ 1re q.té	100	8	95	»	d.o
Poivre de Batavia....................	15	»	16	»	d.o
d.o de Sumatra, de Trouganon et de Malabar.................	15	5	16	8	d.o
Rotins de Malaca.....................	4	3	4	2	d.o
Ailerons de requins.................	30	»	32	»	d.o
Bois de sandal, de Batavia...........	28	»	28	»	d.o
d.o de la côte de Malabar.	31	7	31	»	d.o
Gomme cache de Pégu..............	»	»	5	»	d.o

SUITE des prix des Marchandises de l'INDE.

QUALITÉS.	ANNÉE 1790.		ANNÉE 1792.		Quantités.
	Taëls.	Mess.	Taëls.	Mess.	
Sagou	3	8	3	5	le pic.
Calin	16	»	16	5	d.°
Dents d'éléphant, dont 3 pesant un pic	58	»	55	»	d.°
Holothuries, ou bitchos de marré	17	5	19	»	d.°
Cornes de rhinocéros, petites	73	»	75	»	d.°
Cire jaune, de belle qualité	20	5	21	»	d.°
Nids d'Alcyons ... 1re q.té	16	»	12	»	le cati.
d.° ... 2me q.té	11	»	11	»	d.°
Ambre gris, en gros morceaux	27	»	28	»	d.°
Opium de Bengale	310	»	355	»	la caisse.

PRIX auxquels les Marchandises de la CHINE furent achetées à CANTON dans les années 1785, 1790, 1791. Ils serviront à faire connaître l'augmentation qu'elles ont éprouvée depuis cette première époque.

QUALITÉS.	ANNÉE 1785.		ANNÉE 1790.		ANNÉE 1791.		Quantités.
	Taëls.	M.	Taëls.	M.	Taëls.	M.	
Soie de Nankin, dite Taysan et Pattys, de l'année courante, 1re q.té	315	»	275	»	240	»	le pic.
d.° *Idem.* de l'année précédente, *Idem.*	290	»	255	»	220	»	*Id.*
Soie de Canton, de l'année courante, *Idem.*	185	»	160	»	160	»	*Id.*
d.° de l'année précédente, *Idem.*	150	»	145	»	145	»	*Id.*
Thé Patry, Saotchaon et Péko, supérieur, année courante.	45	»	65	»	90	»	*Id.*
d.° Saotchaon d.° 1re q.té	37	»	45	»	60	»	*Id.*
d.° dito *Idem.* d.° 2me *Id.*	27	»	40	»	52	»	*Id.*
d.° Sonchê, supérieur, d.°	45	»	65	»	65	»	*Id.*
d.° Hayssuen, *Idem.* d.° 1re q.té	45	»	56	»	65	»	*Id.*
d.° Zouthin *dit* poudre à canon, d.°	48	»	62	»	66	»	*Id.*

SUITE des prix des Marchandises de la CHINE.

QUALITÉS.	ANNÉE 1785.		ANNÉE 1790.		ANNÉE 1791.		Quantités.
	Taëls.	M.	Taëls.	M.	Taëls.	M.	
Thé Vert, tonkaye; année courante.	22	»	24	»	26	»	le pic.
d.o Camphou et Campouy, d.o	25	»	30	»	33	»	*Id.*
d.o Hayssuen, skin, d.o	22	»	23	»	26	»	*Id.*
d.o Bouy, commun, d.o	15	»	15	»	14	»	*Id.*
Cannelle, d.o 1re q.té	12	»	18	»	17	»	*Id.*
d.o année précédente.	9	»	12	»	12	»	*Id.*
Fleur de cannelle, année courante	9	»	12	»	15	»	*Id.*
Anis étoilé, d.o	14	»	16	»	12	»	*Id.*
Rhubarbe, d.o	24	»	35	»	36	»	*Id.*
Toutenague	6	5	7	»	6	»	*Id.*
Mercure ou vif argent	38	»	39	»	38	»	*Id.*
Camphre en poudre	25	»	26	»	22 à 28		*Id.*
Sang dragon	28	»	28	»	30	»	*Id.*
Borax	25	»	26	»	25	»	*Id.*
Coton blanc de Nankin, en bourre	21	»	22	»	21	»	*Id.*
Sucre en poudre 1re q.té	5	»	5	»	4	5	*Id.*
d.o d.o 2me q.té	4	»	4	»	4	»	*Id.*
Sucre candi 1re q.té	8	5	9	»	9	»	*Id.*
d.o 2me q.té	8	»	8	»	8	»	*Id.*
d.o de Senchin 1re q.té	11	»	11	»	12	5	*Id.*
d.o d.o 2me q.té	9	»	9	»	10	»	*Id.*
Nacre de perles	8	4	6	8	11	6	*Id.*
Musc légitime	33	»	33	»	35	»	le cati.
Toiles de Nankin jaune, de $13\frac{1}{4}$ à $13\frac{1}{2}$ cobr. long.r sur $\frac{9}{10}$ de cob. 3 à 6 p.nts larg.r 1re q.té	45	»	48	»	52	»	100 p.ces
d.o *Idem.* 2me q.té	42	»	45	»	48	»	*Id.*
d.o blanc. *Idem.* 1re q.té	44	»	46	»	51	»	*Id.*
d.o blanc. *Idem.* 2me q.té	40	»	42	»	46	»	*Id.*

SUITE des prix des Marchandises de la CHINE.

Porcelaine bleue	Assiettes plates	4 cond.^{s}	2 cash^s,	la pièce.
	dito creuses	5	2	*Idem.*
Porcelaine peinte en diverses couleurs.	dito plates	8 à 9		*Id.*
	dito creuses	9 à 9 $\frac{1}{2}$		*Id.*

PLAN de l'expédition d'un Vaisseau de 800 tonneaux, partant d'un port de FRANCE pour faire un voyage direct à la CHINE, et son retour en EUROPE.

La saison la plus convenable pour le départ de ce vaisseau est, comme pour tous les pays de l'Asie, dans les premiers jours de ventose (fin février). En mettant à la voile à cette époque, on est assuré de couper facilement la ligne équinoxiale; et, pour peu que le bâtiment soit bon marcheur, on peut espérer d'être rendu dans cinq mois à la Chine, c'est-à-dire, à la fin de messidor (20 juillet).

Quatre mois de séjour à Canton suffisent pour la vente de la cargaison d'Europe et l'achat de celle pour le retour : ainsi le vaisseau sera prêt à partir à la fin de brumaire (20 novembre). En quittant Canton à cette époque, on profite des vents favorables qui règnent dans cette saison, et l'on peut espérer que la traversée n'excédera pas cinq mois; ce qui borne la durée de la campagne à quatorze mois.

Achat du corps du vaisseau, son armemement, avitaillement, avances à l'équipage etc. .... Fr. 225000

CARGAISON.

Draps londrins seconds......	Fr. 100000	
Étamines, perpétuanes, ras de castor et camelots..........	60000	
	Fr. 160000	Fr. 225000

Corail.

Montant des parties ci-contre. Fr.	160000	Fr. 225000
Corail....................	60000	
Fil d'or, fil d'argent et paillettes.	30000	
Glaces....................	40000	
Verres de Bohème pour vitres.	10000	
Cochenille................	30000	Fr. 401200
Fer.......................	30000	
Plomb en saumon..........	30000	
50 barriques vin rouge clarifié, à 80 fr. la bque...............	4000	
6000 bouteilles vin rouge vieux, à longs bouchons............	7200	
		626200
200 mille piastres gourdes à 5 fr. 30 cmes chaque.		1060000
		1686200

Frais.

Port des marchandises en magasin, à bord du navire, et magasinage...... Fr.	6000	
Commission à 2 p. % sur 626200 f. montant du navire et des marchandises de sa cargaison......	12524	Fr. 29124
Idem. à 1 p. % sur le montant des piastres.................	10600	
Montant de la mise dehors..........		Fr. 1715324

Vente à la Chine.

Les marchandises de l'Europe, qui composent la cargaison, se montent à..................................	Fr. 401200
La commission d'achat à 2 pour cent.......	8024
	Fr. 409224

Montant des parties ci-derrière.	Fr.	409224
Le bénéfice sur ces marchandises peut se supposer de 20 pour cent....................		81845
		491069
200 mille piastres gourdes à 5 fr. 30 c^mes chaque.		1060000
		1551069

Sur quoi il faut déduire:

Le montant des dépenses pendant le séjour à Canton, et celles d'avitaillement pour le retour en Europe............ Fr.	25000	Fr.	55000
Ancrage et présent d'usage au Hopou..................	30000		
Net produit de la vente............		Fr.	1496069

Lesquels 1496069 francs réduits en taëls, à raison de 7 fr. 31 c^mes chaque, font..........	204660 Taëls.

Achats à la Chine.

200 mille pièces toiles de Nankin jaunes, à 45 taëls les cent pièces....................................	90000 Taëls.
80 pics soie de Nankin, ... à 250 t^ls le pic.	20000
Thés divers..................................	60000
1200 pics toutenague, ... à 6 t^ls *Idem.*	7200
200 dito anis étoilé, ou badiane, à 7 d.^o *Idem.*	1400
300 d.^o cannelle et fleur de cannelle, 10 d.^o *Idem.*	3000
Porcelaine bleue, assortie.................	4000
Rhubarbe..................................	4000
Nacres de perle...........................	2500
Squine....................................	975
	193075 Taëls.

Montant des parties ci-contre....... 193075 Taëls.

FRAIS à ajouter.

Commission pour la vente et pour les achats, à 6 pour cent............................ 11585

Somme égale au produit net de la cargaison. 204660 Taëls.

VENTE en EUROPE.

200 mille pièces toiles de Nankin,	à 5 fr. la pce	Fr.	1000000
10000 livres soie,................	à 28 fr. la liv.		280000
1500 quintaux toutenague,......	à 70 fr. le q.al		105000
250 d.o anis étoilé,.......	à 200 fr. *Id.*		50000
375 d.o cannelle,........	à 250 fr. *Id.*		93750
Porcelaine bleue.........................			50000
Rhubarbe................................			60000
Nacres de perle.........................			35000
Squine..................................			15000
Thés divers, à 100 pour cent de bénéfice....			877000
		Fr.	2565750

A quoi il faut ajouter:

La valeur du vaisseau au retour du voyage. 130000

Produit brut................. Fr. 2695750

FRAIS à déduire.

Commission à 2 p. % sur 2695750 fr., montant du produit de la vente.........	Fr. 53915	
Assurances d'entrée et sortie sur 2000000 fr., à 9 pour cent.	180000	
	Fr. 233915	Fr. 2695750

Montant des parties ci-derrière.	Fr. 233915		Fr. 2695750
11 mois salaires à l'équipage, au désarmement, à 2500 fr. par mois	27500	Fr. 291415	
Transport de la cargaison en magasin et magasinage	6000		
Frais pour mettre les marchandises de la cargaison en état de vente	6000		
Gratification à l'État-major	18000		
		Fr. 2404335	
Sur quoi déduire le montant de la mise dehors.		1715324	
Bénéfice net résultant du voyage, à 40 $\frac{1}{5}$ pour cent.		Fr. 689011	

EXPÉDITION indirecte pour la CHINE.

Il est une autre manière de faire une expédition à la Chine: c'est celle que l'on désigne ordinairement sous le nom du *grand voyage*. Il consiste à faire passer le vaisseau à la côte de Malabar; on y vend la cargaison d'Europe pour en prendre une en poivre ou en coton en bourre, qu'il porte à Canton.

Ce plan de campagne présente des avantages qui doivent être pris en considération.

1.° Il diminue de 231 mille francs la somme du numéraire nécessaire au voyage direct; ce qui réduit la mise dehors à 1484190 francs au lieu de 1715324 fr.

2.° Les bénéfices qu'il offre sont plus considérables, puisqu'ils s'élèvent à 940700 francs, pendant que l'autre ne donne que 682000 fr.

La diminution dans la mise dehors provient des profits faits à la

la côte de Malabar sur la cargaison d'Europe, qui sont plus considérables qu'à la Chine, et de ceux que le chargement pris sur cette côte donne toujours à Canton, où une cargaison de poivre offre constamment un avantage de 50 pour cent, et celle de coton 70. Il résulte de ces bénéfices accumulés une augmentation de capital qui permet d'acheter à la Chine une cargaison aussi riche que celle du voyage direct, quoiqu'on soit parti avec un capital moindre.

On ajouterait encore à ces avantages, si l'on pouvait se procurer à Londres, Amsterdam, Copenhague ou Stockholm, une somme assez considérable en lettres de change sur Bombay, Madras, le Bengale ou Canton, à un change convenable et avec les suretés qu'exige l'importance de l'objet : cela diminuerait la somme du numéraire nécessaire à la cargaison, et l'on ferait une économie sur l'intérêt de l'argent, comme sur la prime d'assurance.

Mais, si cette sorte d'expédition paraît mériter la préférence, je ne dois pas dissimuler qu'elle présente deux inconvéniens qui doivent entrer dans les motifs de détermination.

Le premier, c'est que le voyage est prolongé de dix mois; ce qui retarde la rentrée des fonds et augmente les intérêts de la somme déboursée.

Le second est pris des événemens politiques qui peuvent arriver pendant la durée d'un voyage de près de deux ans. Une guerre maritime peut survenir et faire perdre les fruits que le voyage direct, moins long de dix mois, aurait donné. L'on doit se décider, en pareil cas, d'après les circonstances; c'est à ceux qui font de semblables entreprises, à juger de la confiance qu'ils peuvent avoir dans la durée de la paix et dans la protection que le Gouvernement peut accorder à la navigation du commerce.

Il est certain que le voyage indirect exige une émission de numéraire de 231 mille francs de moins, et que la somme des

bénéfices qu'il donne est plus forte de 50 pour cent, quoique, en la réduisant à l'échelle commune de l'année, l'avantage se trouve égal.

Ainsi, à part les considérations prises de la plus prompte rentrée des fonds et celles de la sécurité de la navigation, il n'y a point de doute que le voyage indirect ne soit préférable.

Dans ce cas, le vaisseau doit partir de France vers le 10 messidor (1er juillet); il fera route pour la côte de Malabar, en suivant celle, dite du chevalier Grenier, indiquée par Daprès de Manevillete, dans ses instructions sur les voyages aux Indes pendant la mousson du Nord-Est.

On arrivera à Surate vers le 10 nivose (30 décembre), où l'on vendra la cargaison européenne ; on y achetera celle de coton destinée pour la Chine, et on y dirigera ses opérations de manière à pouvoir en partir dans les premiers jours de germinal (25 mars) au plus tard (1); on fera route le plutôt possible pour Canton, où l'on abordera vers le 30 floréal (20 juin).

Le retour en Europe se fera ainsi que je l'ai indiqué dans le plan précédent.

COMPTE par apperçu de l'Expédition indirecte à la CHINE, en faisant passer le Navire à la CÔTE DE MALABAR.

Achat du corps du vaisseau de la portée de 800 tonneaux, son armement, avitaillement, salaires pour 3 mois à l'équipage et dernières expéditions.................... 225000 Fr.

---

(1) Voyez, au chapitre du commerce d'Inde en Inde, au premier plan d'expédition, les raisons pour lesquelles il est nécessaire de quitter cette rade à l'époque que je fixe.

Montant ci-contre.........		225000 Fr.
Le montant de sa cargaison en marchandises propres pour la côte de Malabar et Surate, suivant le détail aux pages 200 et 201..................	385500 Fr.	1233500
160 mille piastres gourdes à 5 fr. 30 cmes chaque.........	848000	
		1458500 Fr.

FRAIS.

Commission à 2 pour cent sur 610500 fr., montant de la valeur du vaisseau et des marchandises de sa cargaison...	12210 Fr.	25690
Idem à 1 p. % sur 848000 fr., montant des piastres..........	8480	
Magasinage, port des marchandises en magasin, à bord du navire, et menus frais.........	5000	
Montant de la mise dehors..........		1484190 Fr.

VENTE à la CÔTE DE MALABAR et à SURATE.

Les marchandises d'Europe qui composent la cargaison, se montent, avec les frais, à	402210 Fr.
Dans une circonstance ordinaire, elles doivent donner, à la côte de Malabar et à Surate, un bénéfice net de 30 pour cent................	120663
Produit net........................	522873 Fr.

ACHAT d'une cargaison de coton à SURATE.

1300 candils de coton en bourre, à 105 roupies, frais compris; le candil de 21 mans faisant 729 liv. ½ poids de marc, pour le candil.	136500 R.s
Commission d'achat à 3 pour cent.	4095
Montant.	140595 R.s

Il resterait à bord du vaisseau, provenant de la vente des marchandises d'Europe, 6855o roupies; lesquelles, au change de 210 roupies pour 100 piastres, font	32643 Ptres
Qui, jointes aux	160000
chargées en Europe, portent la totalité du numéraire à	192643 Ptres

VENTE à la CHINE.

1300 candils de coton donneront 7582 pics, à 11 taëls le pic.		83402 Taëls.
FRAIS à déduire.		
Commission de vente, à 2 p. %.	2502	2802
Fret des champans pour le transport de Huang-Pou à Canton.	300	
Produit net.		80600 Taëls.
Les 192643 piastres gourdes qui se trouvent à bord du navire, au change de 72 condorins pour une piastre, font		138703
		219303 Taëls.

Sur

Montant des parties ci-contre.......		219303 Taëls.
Sur quoi il faut déduire:		
Le montant des dépenses de séjour à la côte de Malabar, à la Chine, et d'avitaillement pour le retour..............	5500	9500
Ancrage et présens d'usage au Hopou.........................	4000	
Il reste, pour être employé à Canton...		209803 Taëls.

ACHATS à CANTON.

200 mille pièces toiles de Nankin jaunes, à 45 taëls les 100 pièces......................................	90000 Taëls.
80 pics soie de Nankin, à 250 taëls le pic.	20000
Thés divers................................	65000
1200 pics toutenague, ... à 6 taëls *Idem.*	7200
200 d.° anis étoilé, ... à 7 *Id. Id.*	1400
300 d.° cannelle et fleur de cannelle,................... à 10 *Id. Id.*	3000
Porcelaine bleue assortie....................	4000
Rhubarbe..................................	4000
Nacres de perle...........................	2500
Squine....................................	827
	197927 Taëls.
FRAIS à ajouter.	
Commission pour la vente et les achats, à 6 pour cent................................	11876
Somme égale au produit net de la vente.	209803 Taëls.

Ttttt

Vente en Europe.

200 mille pièces toiles de Nankin, à 5 fr. la pce	1000000 Fr.
10000 livres soie de Nankin, à 28 fr. la livre.	280000
1500 quintaux toutenague, à 70 fr. le q.al..	105000
250 d.o anis étoilé, à 200 fr. *Id.*..	50000
375 d.o cannelle et fleur de cannelle, ...à 250 fr. *Id.*..	93750
Porcelaine bleue..........................	50000
Rhubarbe................................	60000
Nacres de perle.........................	35000
Squine..................................	14000
Thés divers, à 100 pour cent de bénéfice...	940300
	2628050 Fr.
La valeur du vaisseau au retour du voyage.	130000
Produit brut..............	2758050 Fr.

Frais à déduire.

Commission à 2 p. % sur 2758050 fr. montant brut du produit de la vente.....	55161 Fr.	
Assurance d'entrée et sortie sur 1800 mille francs, portée à 11 p. % à cause de la relâche à la côte de Malabar...........	198000	
20 mois salaires à l'équipage, au désarmement, à 2500 francs par mois....................	50000	
	303161 Fr.	2758050 Fr.

Montant des parties ci-contre.	303161 Fr.		2758050 Fr.
Transport de la cargaison en magasin et magasinage........	6000		
Frais pour mettre les marchandises de la cargaison en état de vente.......................	6000	}	333161
Gratification à l'État-major...	18000		
Produit net........................			2424889 Fr.
Sur quoi déduire le montant de la mise dehors.			1484190
Bénéfice net résultant du voyage, à raison de 63 $\frac{1}{3}$ pour cent.........................			940699 Fr.

Les marchandises que l'on achète à Canton sont généralement légères; elles occupent un encombrement qui n'est pas proportionné au poids qu'un navire doit porter: il est donc nécessaire de fixer la quantité de métal qu'il faut prendre pour lester suffisamment le vaisseau.

D'un autre côté, connaissant la capacité de celui que l'on expédie, on ne peut déterminer la cargaison qu'il rapportera à son retour, que par la connaissance du volume de chaque marchandise, relativement à son poids et à son encombrement; ceci suppose un calcul long et pénible que l'on ne peut faire en Europe, et dont on ne pourrait connaître les résultats à la Chine, qu'après avoir pesé et cubé les diverses sortes de caisses dont les Chinois se servent pour les renfermer.

J'ai pensé que mes Lecteurs verraient, avec plaisir, ce travail préparé dans mon ouvrage et l'application que j'en ai

fait au chargement du vaisseau de huit cents tonneaux, qui est l'objet du plan d'expédition qui précède. C'est dans cette vue que je donne les deux tableaux suivans.

Le premier présente les dimensions, le poids et les cubes de chaque espèce de caisse; et le second détermine, d'après ces données, l'encombrement des marchandises, que je suppose rapportées de la Chine, dans le même plan d'expédition.



TABLEAU

Des Dimensions, Poids *et* Cubes *des Caisses, dont les Chinois se servent, à* Canton, *pour renfermer les diverses Marchandises que l'on y achète, et qui doit servir à régler la portée d'un Vaisseau, tel qu'il soit.*

MARQUES. (1)	DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	LONGUEUR. Pouces.	LONGUEUR. Lignes.	LARGEUR. Pouces.	LARGEUR. Lignes.	HAUTEUR. Pouces.	HAUTEUR. Lignes.	CUBES. Pieds.	CUBES. Pouces.	CUBES. Lignes.	POIDS ORDINAIRES. Poids de Marc.	QUANTITÉ DE CAISSES, par tonneau de 42 pieds cubes.
T B	Thé bout ou bouy, grandes caisses...	32	3	28	1	22	»	11	5	11	360 à 400	3 caisses $\frac{2}{3}$
»	*Id.* $\frac{1}{2}$ caisses...	32	3	15	1	22	»	6	2	3	160 à 200	6 $\frac{5}{6}$
»	*Id.* $\frac{1}{4}$ de caisses...	32	»	14	1	11	»	2	10	11	80 à 90	14 $\frac{14}{15}$
»	*Id.* $\frac{1}{8}$ dites......	17	6	12	6	14	»	1	9	3	» 40	24 »
»	*Id.* $\frac{1}{16}$ dites......	13	3	9	»	10	6	»	8	7	15 à 20	58 »
T V T	Thé vert tonkaye..................	23	»	16	6	17	»	3	8	8	88 à 92	11 $\frac{1}{5}$
T H	Thé hayssuen........................	16	9	16	9	20	»	3	2	11	75 à 92	12 $\frac{12}{13}$
T H S	Thé hayssuen skine...............	17	3	17	3	20	»	3	5	9	72 à 80	12 »
T P	Thé péko..............................	21	»	15	6	17	»	3	2	3	80 à 102	13 $\frac{5}{9}$
T S	Thé saotchaon......................	20	»	14	6	18	»	3	»	3	80 à 86	14 »
T C	Thés camphou et campoui..........	21	6	15	»	17	6	3	3	1	90 à 100	12 $\frac{12}{13}$
S N	Soie écrue de Nankin.............	34	9	20	»	25	6	10	3	»	190 à 200	4 $\frac{1}{10}$
R	Rhubarbe.............................	28	6	19	6	18	6	5	11	6	150 »	7 »
»	Porcelaines...........................	37	6	26	6	11	»	6	3	11	310 à 350	6 $\frac{1}{2}$ à $\frac{2}{3}$
S Y	Étoffes de soie.....................	30	»	12	»	18	»	3	9	»	220 »	11 $\frac{1}{4}$
N J	Nankins jaunes, la caisse de 240 pièces.	30	»	13	»	20	»	4	6	»	200 »	9 $\frac{1}{2}$
N B	Nankins blancs, *Idem.*	31	»	13	»	20	»	4	8	»	220 »	9 »
C N	Cannelle...............................	32	3	28	1	22	»	11	5	11	225 à 230	3 $\frac{2}{3}$
A E	Anis étoilé...........................	32	3	28	1	22	»	11	5	11	330 »	3 $\frac{2}{3}$

(1) Que l'on met ordinairement aux Caisses, pour reconnaître la qualité des Thés et autres Marchandises qu'elles contiennent.

ÉTAT

Des MARCHANDISES *de la* CHINE *propres pour la* FRANCE, *avec la quantité de chaque espèce, qui doivent composer la cargaison d'un Vaisseau d'environ 800 tonneaux, de meme que l'*ENCOMBREMENT *et le* POIDS *de chacun de ces articles.*

QUANTITÉS.	DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	POIDS de chaque caisse.	TOTAL du POIDS.	Encombrement en tonneaux de 42 pieds cubes
1200 pics...........	TOUTENAGUE, ...faisant.	....	1500 q.x	15 t.x
150 caisses.........	PORCELAINES BLEUES, assorties......	330 liv.	495	23
50 d°..........	NACRES DE PERLES................	250	125	10
600 grandes caisses..	THÉ BOUT OU BOUY................	380	2280	164
300 ½ d°...	d.° *Idem*......................	190	570	41
300 ¼ d°...	d.° *Idem*......................	90	270	21
400 ⅛ d°...	d.° *Idem*......................	45	180	17
800 caisses.........	d.° CAMPHOU.....................	105	840	62
600 d°..........	d.° CAMPOUY.....................	105	630	46
600 d°..........	d.° VERT, ordinaire.............	105	630	46
800 d°..........	d.° HAYSSUEN SKINE..............	85	680	66
800 d°..........	d.° HAYSSUEN, première qualité......	85	680	66
100 d°..........	d.° SAOTCHAON, supérieur.........	80	80	7
100 d°..........	d.° PÉKO, *Idem*..........	80	80	7
30 d°..........	d.° ZOUTHIN (*dit* Poudre à canon)....	85	25	2
150 grandes caisses..	CANNELLE et FLEUR DE CANNELLE....	225	338	41
100 d°..........	ANIS ÉTOILÉ OU BADIANE...........	330	330	27
40 caisses.........	RHUBARBE........................	200	80	6
100 d°..........	SOIE............................	150	150	9
1000 d°..........	TOILES DE NANKIN JAUNES, contenant 200 pièces chaque.....................	200	2000	107
100 paniers.........	RACINES DE SQUINE................	300	300	20
			12263 q.x	803 t.x

ISLES PHILIPPINES.

Ces isles, anciennement connues sous le nom de Manilles, furent découvertes en 1521 par Magellan, alors au service de Charles-Quint. Elles forment cet archipel immense qui est situé dans les mers du grand Océan équinoxial, à l'Est de l'Asie, et qui s'étend depuis le 6me jusques au 23me degré de latitude Nord.

Dans le nombre de ces isles, qui est prodigieux, on en distingue treize ou quatorze de plus considérables que les autres. Elles offrent aux observateurs éclairés toutes les traces des volcans qui ont vraisemblablement divisé des terres autrefois réunies, ou qui peut-être les ont faites surgir au milieu de la mer; car les ressources de la nature sont inépuisables: elle crée souvent, là où nos yeux épouvantés n'apperçoivent que destruction.

Ce ne fut qu'en 1564, sous Philippe II, que l'Espagne forma le projet de conquérir ces isles, qui reçurent dans cette occasion le nom de Philippines.

« Mais cette Puissance était alors trop affaiblie, dit l'illustre » Raynal, par ses conquêtes d'Amérique, pour imaginer de » fonder à l'extrêmité des Indes Orientales un nouvel Empire » par la violence. Les voies douces de la persuasion entrèrent, » pour la première fois, dans son plan d'agrandissement. Elle » chargea quelques missionnaires de lui acquérir des sujets, et » ils ne trompèrent pas son attente. »

Ce fut par ce moyen, que l'Espagne parvint à soumettre à sa domination quelques parties des neuf plus grandes isles.

C'est sur celle de Luçon, dans le fond d'une grande baie et sur le bord d'un fleuve navigable, qu'est située la ville de Manille; elle est le siège du Gouvernement et le centre du commerce que les Espagnols font dans ces contrées. On élève

sur cette isle des troupeaux de bœufs sans nombre, et l'on y fait un commerce considérable de peaux de ces animaux.

Le climat des Philippines est chaud et humide, ce qui le rend mal sain, mais en même temps d'une fertilité presque incroyable. Les montagnes de ces isles sont couvertes de forêts antiques qui fournissent plusieurs bois précieux. Il s'y trouve des mines d'or, de fer, et sur-tout de cuivre d'une qualité supérieure. La plupart des oiseaux, des quadrupèdes, des plantes et des fruits qu'on voit dans les autres pays de l'Asie, se trouvent dans ces isles, et presque tout y est de meilleure qualité.

Ce n'est cependant que depuis 1744, que l'on y voit croître les légumes et les plantes potagères de l'Europe : les graines y furent portées par Mr Mahé de Villebague ; elles y ont prospéré, et c'est à ce Négociant Français à qui les habitans de ces isles doivent cette salutaire ressource.

Les Philippines offrent au commerce le sucre, le riz, le cacao, le sagou, le tabac, le coton, l'indigo, la cire, les huiles, l'ébène, le sapan, des bois de teinture, des rotins, la casse et une foule d'autres productions. On y trouve l'alun, le salpêtre, l'écaille, la nacre de perles, des nids d'Alcyons, beaucoup de poissons secs, des holothuries ou bitchos de marré. Elles présenteraient toutes ces productions en beaucoup plus grande quantité, et peut-être un grand nombre d'autres, si l'Espagne avait su y établir une administration convenable (1).

Le Roi d'Espagne, dans la vue de réunir le commerce de ses états en Asie, avec celui de ses immenses possessions de l'Amérique, a établi, en 1785, la compagnie des Philippines. Le privilège exclusif de cette association lui accorde beaucoup de droits et d'exemptions : il lui est permis de verser, directement en Amérique, les productions de l'Asie, et d'en faire les retours en

(1) Voyez l'Histoire philosophique et politique de Raynal.

Europe. Cependant le port de Manille reste ouvert à toutes les nations Asiatiques, qui ne sont assujetties qu'à un droit de trois pour cent sur les piastres qu'elles exportent, et de deux pour cent sur les marchandises étrangères qu'elles achètent; celles provenant des fabriques espagnoles sont exemptes de toute douane; mais l'importation de celles de l'Europe est interdite aux étrangers.

Les habitans de l'Isle de France font des expéditions assez fréquentes pour Manille : ils y portent des bas de soie, des étoffes de Lyon, des blondes noires, des chapeaux, de belles toiles de Rouen et des bijouteries; ils trouvent toujours le moyen de débarquer ces objets, malgré les prohibitions, et les vendent avec bénéfice. Ils portent des piastres pour compléter leurs chargemens en retour, qui sont ordinairement composés en sucre, indigo et quelquefois en riz.

Les Anglais établis à Madras expédient, tous les ans, quelques bâtimens à Manille, dont la cargaison est composée de guinées blanches de divers degrés de finesse, de percales, de toiles bleues et à carreaux, de mouchoirs et de chites assorties.

De tous les peuples qui fréquentent les Philippines, les Chinois sont ceux qui y font le plus grand commerce. On voit arriver, tous les ans, à Manille un grand nombre de bâtimens de leur nation chargés en thé, toiles de Nankin, beaucoup de soie, des soieries, une grande quantité de porcelaine commune, des vernis et des drogueries. Ils prennent, pour leur retour, des huiles, des rotins, du riz, de l'écaille, de la nacre de perles, des holothuries, des nids d'Alcyons et des piastres.

On aborde aux Philippines par la mousson de l'Ouest, qui règne depuis le 15 floréal (premiers jours de mai) jusques aux premiers jours de vendémiaire (fin septembre), et l'on en part lorsque celle de l'Est est établie.

MONNAIE.

La piastre gourde est à peu près la seule qui ait cours à Manille.

Marchandises d'Exportation.

Écaille. C'est la tortue appelée *Caret* qui donne l'écaille. Elle doit être épaisse, claire, transparente, de couleur d'antimoine et jaspée de blanc.

Son emploi est trop connu, pour qu'il soit nécessaire d'entrer dans aucun détail ; on en fait une pêche considérable aux Philippines ; on la porte à la Chine et en Europe.

Nacre de perles, que l'on nomme aussi *Mère des perles.* C'est l'écaille d'une sorte d'huitre qui varie en grandeur et qui fournit les perles. Elle est pesante, argentée en dedans, grise en dehors, ridée, âpre, mais non cannelée. Sa substance est plus dure et plus solide que les perles mêmes. Les Chinois en portent beaucoup à Canton, qu'ils vendent aux Européens à grand bénéfice.

Holothuries ou *Bitchos de marré.*
Il s'en fait, tous les ans, une pêche considérable sur les côtes des Philippines. Ce sont les Chinois qui les achètent pour les porter dans leur pays.

Voyez cet article à la page 370.

Indigo. Celui qui se fait aux Philippines est généralement flottant et de belle qualité ; mais il s'en fabrique aussi de très-inférieur. On doit, d'après cela, porter la plus grande attention dans l'achat de cette teinture et n'en recevoir aucune caisse, que l'on ne l'ait faite vider sur une toile, pour la bien examiner. Si l'on se contentait de la voir sur le dessus seulement, on s'exposerait à être trompé.

Sucre. Celui du territoire de Manille peut être comparé aux

beaux

beaux troisièmes des sucres terrés de nos colonies d'Amérique : il est bien fabriqué; on le vend, dans le pays, quatre piastres le pic de 125 livres, poids de marc. Les sortes communes se vendent en proportion.

Riz. Il est très-abondant aux Philippines, où il s'en fait deux récoltes par an. Les Chinois en exportent, tous les ans, plusieurs cargaisons.

Comme la France n'a point de communications directes avec ces isles, je n'ai pas eu l'occasion de les fréquenter; je ne puis donc parler des articles qu'elles fournissent, que par ceux que j'ai vu à l'Isle de France et dans les autres parties de l'Asie; mais il n'en est aucun qui n'aît été décrit dans cet ouvrage.

JAPON.

Cet État, connu sous la désignation d'Empire du Japon, est situé à l'Est de l'Asie; il est formé d'un grand nombre d'isles, parmi lesquelles il y en a trois beaucoup plus considérables que les autres. Il gît entre le 30me et le 41me degré de latitude Nord et depuis le 127me jusques au 140me degré de longitude orientale.

Les Portugais sont les premiers Européens qui ont eu connaissance du Japon, vers le milieu du 16me siècle : il est à croire qu'ils y furent conduits par les notions qu'ils acquirent à la Chine sur cet ancien Empire. Ils eurent un grand succès chez un peuple qui ne connaissait point les productions de l'Europe; aussi en rapportaient-ils annuellement jusqu'à quatorze millions en or. Ils en furent chassés en 1636.

Les Hollandais leur ont succédé; mais ils ont vu décroître,

réduits à une heureuse médiocrité qui les met à l'abri de la cupidité des Puissances Européennes. Heureux ce peuple, s'il est bien gouverné, et sur-tout s'il n'a rien à redouter de ce despotisme cruel sous lequel l'Asie entière gémit depuis tant de siècles !



CHAPITRE

CHAPITRE X.

COMMERCE D'INDE EN INDE.

J'ai dit, dans mon introduction, que le commerce d'Inde en Inde est fondé sur le défaut de navigation des Asiatiques; qu'il consiste à transporter les productions d'une des contrées de l'Asie dans une autre, pour les vendre avec avantage; et qu'il produit de grands bénéfices.

J'ai engagé les Négocians Français à s'y livrer, parce que je le regarde comme un des moyens les plus assurés d'attirer, dans nos mains, une partie des richesses de l'Orient : il a été la source des plus grandes fortunes de l'Angleterre, et les soins qu'elle a mis à le cultiver prouvent combien cette Nation a été éclairée, dans tous les temps, sur ses intérêts commerciaux.

Il est facile de concevoir que les habitans d'une partie du monde aussi étendue que l'Asie, dont les climats sont aussi divers et les productions extrêmement variées, ont des besoins considérables à satisfaire et des échanges sans nombre à opérer; mais des peuples séparés par des distances immenses, et qui sont privés des facilités que les grandes navigations apportent aux transports, ne pourraient se procurer des productions éloignées qu'avec des difficultés et des frais qui les obligeraient d'y renoncer, si les Européens ne suppléaient à leur ignorance dans la marine et ne venaient leur offrir des denrées qu'ils vont chercher partout, et qu'ils transportent dans les lieux qui en sont privés.

C'est ainsi que la Chine reçoit, avec empressement, le coton

que le Guzurat produit dans la plus grande abondance, et qu'elle le paye à un prix qui donne ordinairement de 80 à 100 pour cent de bénéfice à ceux qui le lui apportent; c'est ainsi que l'Arabe reçoit à Moka le poivre de Mahé, le bois d'aigle de la Cochinchine, le sucre et le girofle de Batavia, le riz du Bengale; et qu'il accorde un bénéfice de 48 pour cent sur le premier de ces articles; de 40 sur le second; de 69 sur le troisième; de 145 sur le quatrième, et de 240 pour cent sur le cinquième (1); enfin, c'est ainsi que l'on reçoit partout des matières premières nécessaires, et que le Navigateur intelligent, qui sait les choisir et les conduire dans les lieux où elles sont utiles, les vend avec un profit plus ou moins considérable.

Aliment de ce Commerce.

Un commerce de cette nature est, pour ainsi dire, sans bornes dans un pays aussi immense; il offre une multitude de combinaisons à faire, des spéculations qui peuvent se diversifier de mille manières; il présente une foule de chances favorables qui sont encore multipliées par les mouvemens périodiques des vents, lesquels, régnant dans la même direction pendant six mois consécutifs, laissent au pays dont il vient le temps de consommer les objets qu'il a reçus pendant la mousson opposée.

L'homme, le moins expérimenté dans les matières de commerce, appercevra ici, au premier coup d'œil, l'aliment d'un cabotage incalculable; mais le Négociant y verra encore de plus grandes sources de profit. Il n'est pas seulement question de gagner un fret; la partie commerciale se joint à cette première source de bénéfices: le caboteur Européen dans l'Inde, est acheteur et vendeur lui-même des marchandises qu'il trans-

(1) Voyez, à la fin de ce chapitre, le tableau des bénéfices que donne le commerce d'Inde en Inde, de même que celui des productions de l'Asie, et des endroits où il convient de les transporter pour les vendre avec avantage.

porte; il ajoute les fonctions de l'habile spéculateur à celles de marin caravaneur; et il fait concourir les ressources de ces deux états au profit de son armement.

Connaissances nécessaires au Caboteur dans l'Inde.

Mais, si le commerce d'Inde en Inde offre un vaste champ, il exige aussi de grandes connaissances chez celui qui entreprend de diriger les opérations commerciales d'un vaisseau auquel on a donné cette destination.

Comme marin, il doit connaître parfaitement les mers de l'Asie, les vicissitudes des moussons, les époques des départs et celles des arrivées; il doit savoir les faire concourir au succès de ses opérations par beaucoup d'activité et de vigilance;

Comme négociant, il doit connaître les productions de cette vaste partie du monde; les qualités des marchandises qu'il achète; celles qui leur font donner une préférence marquée, et les défauts qui nuisent à leur débit; les époques auxquelles on doit se rendre sur les lieux qui les produisent, pour les obtenir à bon compte, et l'endroit où il les vendra le plus avantageusement. L'ensemble de ces opérations doit entrer dans cette dernière détermination; car il lui convient mieux quelquefois de se rendre sur telle côte que sur telle autre, et de choisir, par préférence, le plus petit bénéfice, pour se dédommager plus amplement, par la suite, des opérations qu'il se propose dans la partie de l'Asie où il veut se rendre; en un mot, le plan entier de la campagne de chaque année doit être sans cesse présent à son esprit, soit pour le suivre exactement, s'il ne rencontre aucune variation dans les chances, soit pour le changer tout-à-coup, selon l'expectative que lui offrent des circonstances inattendues.

C'est ainsi qu'avec une cargaison de riz du Bengale, il peut aller à Moka ou à l'Isle de France, suivant qu'il doit se trouver au Nord ou au Sud de l'Équateur; c'est ainsi qu'en partant de Surate avec une cargaison de coton, il dirige sa route vers Pondichery ou Calcuta, s'il lui est utile de se rendre à la côte

de Coromandel ou au Bengale, quoique ces places ne lui offrent qu'un bénéfice de 35 à 40 pour cent, pendant que la Chine lui en présentait un de 90; c'est encore ainsi que, se trouvant sans occupation sur la côte de Coromandel, avec un vaisseau de 6 à 700 tonneaux, dans la saison de la mousson de l'Ouest, il peut y laisser des fonds pour y être employés à des fabrications de toile, ne prendre avec lui qu'un faible capital de 10 mille roupies en numéraire et une cargaison de sel qui lui en coûtera à peine quatre mille, et partir pour le Bengale où elle lui rendra net 14650 roupies; lesquelles, jointes aux 10,000 roupies qu'il a dans sa caisse, fourniront à un achat de 12 mille quintaux de riz, qu'il prendra sur les bords du Gange et qu'il ira porter à l'Isle de France : là, en les vendant au plus bas prix, il en retirera 36 mille piastres gourdes effectives, ce qui lui donnera un bénéfice de 62580 roupies, c'est-à-dire, de 156450 francs.

Il pourra prendre, dans cette isle, les marchandises propres pour l'Inde, sur lesquelles il fera un bénéfice de 10 à 15 pour cent à Pondichery, où il retournera au bout de six mois, après avoir employé très-utilement un temps qui eût été perdu dans une vaine attente, et qui aurait occasionné des frais à pure perte. Enfin, c'est ainsi que, mettant à profit toutes les circonstances et les situations diverses dans lesquelles il se trouve, profitant de tous les avis, calculant sans cesse, il fait tout tourner au profit de son armement.

A ces connaissances, déjà très-étendues, le caboteur doit joindre celle des usages du commerce, des poids et mesures de chaque pays; il doit en connaître aussi les monnaies et leurs changes; il doit savoir les calculer avec précision, afin de ne pas se laisser surprendre. J'ai donné, dans le cours de cet ouvrage, des notions précises sur ces objets importans. J'ai lieu de croire que le marin ou le subrécargue qui l'aura médité, y trouvera de quoi suppléer à une expérience tardive.

Le

Le commerce d'Inde en Inde peut être fait d'une manière plus ou moins étendue; il peut être l'objet d'une entreprise particulière ou celui d'une grande association. On peut n'avoir en vue qu'une expédition isolée, qui sera terminée au retour du navire; ou l'on peut avoir des vaisseaux destinés à parcourir les mers des Indes, jusqu'à ce que le besoin de réparations importantes les oblige de revenir en Europe. Je vais l'examiner sous ces divers rapports.

Différentes manières de faire le commerce d'Inde en Inde.

On peut y employer des bâtimens de 250 tonneaux jusques à 1000. Les premiers peuvent commercer dans les mers de l'Inde; mais ils ne doivent point aller à la Chine, où ils payeraient des droits aussi considérables que s'ils étaient de la plus grande portée. Ces droits et le présent à faire au Hopou leur coûteraient près de 12000 roupies, c'est-à-dire, environ 30000 francs. Une somme aussi forte, jointe aux dépenses de séjour, absorberait une partie trop considérable des profits qu'ils y feraient, pour que ce voyage pût leur être profitable.

Étendue à donner au commerce d'Inde en Inde.

Un navire de 6 à 700 tonneaux offre de plus grandes ressources. Il peut trafiquer partout, même à la Chine; la proportion des droits à payer et des frais à supporter est beaucoup moins forte pour lui; tout contribue à lui faire obtenir de plus grands succès.

Mais, de quelque grandeur que soient les navires, ils doivent avoir deux qualités essentielles: la solidité dans leur construction et la vîtesse dans la marche. Elles contribuent à la sureté et aux succès des opérations. Un bâtiment qui n'est pas solide consomme une grande partie des sommes qu'il gagne, en des réparations qui sont très-coûteuses dans l'Inde. Un mauvais voilier perd un temps précieux dans ses courses; il peut même éprouver un inconvénient capital, celui de rencontrer à la mer le renversement de la mousson; se voir contraint par-là de retourner sur ses pas et de garder, pendant six mois, une cargaison dont il a manqué la vente. Ce temps, qu'il perd alors, lui est d'autant

Solidité et vîtesse des bâtimens.

plus funeste, qu'il est privé des entreprises qu'il avait projetées pendant la durée de la mousson qui le retient, et sur laquelle il avait compté pour les exécuter; c'est une année de perdue : on doit donc être assuré de la marche du vaisseau dont on se sert. Je conseillerai toujours de les faire construire *ad hoc*, à moins qu'on n'en trouvât qui eussent toutes les qualités nécessaires, ce qui est rare. Dans tous les cas et quelle que soit leur portée, on ne doit employer que ceux doublés en cuivre; ce doublage a des effets trop utiles, pour se permettre de les négliger.

Il peut être l'objet d'une entreprise particulière, et n'avoir pour but qu'une expédition isolée.

Si l'expédition projetée n'est que l'objet d'une entreprise particulière ou d'une expédition isolée, dans ce cas, le navire armé doit être chargé de rapporter la cargaison qu'il aura acquise. Je donne, à la suite de cet article, le plan d'une semblable expédition, pour un vaisseau de 7 à 800 tonneaux. On y trouve l'époque du départ de l'Europe; celle de l'arrivée dans les mers de l'Inde; les séjours dans chaque station; la durée des différentes navigations; enfin l'époque du retour dans les ports de France : le tout est calculé sur le changement des moussons.

Parmi le grand nombre de combinaisons que présente ce commerce, j'ai été obligé d'opter pour une, et j'ai choisi, de préférence, celle qui offre le plus de mers à parcourir. Je fais toucher le vaisseau à l'Isle de France, pour y déposer 400 tonneaux de marchandises que je suppose qu'il aura chargées à fret, ce qui doit lui valoir 60 mille francs. Cet article ne doit pas être négligé; il forme un premier gain qui contribue aux succès de l'expédition. Je fixe l'époque du départ de France aux premiers jours de ventose (1er mars), comme la saison la plus convenable pour aller aux Indes.

Après avoir versé à l'Isle de France les marchandises chargées pour cette colonie, le vaisseau en partira pour se rendre dans la rade de Pondichery, où il séjournera jusques au renversement de la mousson du Nord-Est, 20 vendémiaire (12 octobre), afin

de pouvoir aller à la côte de Malabar. Je lui fais quitter cette station pour se rendre successivement à Bombay, à la Chine, à Pondichery, et de là visiter de nouveau la côte de Malabar, pour aller ensuite à Moka, où il prendra sa cargaison pour l'Europe.

On ne verra pas sans surprise que ce vaisseau, parti d'un port de France avec une modique cargaison de 376 mille francs, tant en marchandises qu'en numéraire, puisse y revenir, après une absence de 33 mois, avec un chargement dont la valeur excédera 1700 mille francs; lequel, déduction faite de tous frais, même de 105 mille francs pour moindre valeur du bâtiment au retour, donnera un bénéfice net de plus d'un million.

Il peut être exécuté par une association qui aura des vaisseaux stationnés dans les mers de l'Asie.

Mais, si tel est le résultat d'une expédition isolée, combien d'avantages n'y ajouterait pas encore une société qui réunirait des fonds suffisans pour tirer de cette précieuse navigation tous les avantages dont elle est susceptible!

Le but de nos expéditions en Asie est de nous en procurer les productions : pour le bien remplir, nous devons employer les moyens qui concourent à nous les faire obtenir au plus bas prix possible. Le parallèle du commerce direct avec celui d'Inde en Inde, que j'ai présenté dans mon introduction, prouve que pour se procurer, par la première de ces voies, une cargaison valant en France 1700 mille francs, il faut faire un déboursé de 1220 mille francs, tant pour la valeur du vaisseau et de son armement, que pour sa cargaison et le numéraire nécessaire à ses achats, tandis qu'on obtient par l'autre une importation d'une même valeur, avec une émission de fonds qui ne s'élève qu'à 557 mille francs.

En déduisant, sur ces deux sommes, celle de 120 mille francs pour celle du vaisseau en retour, il en résulte que la cargaison obtenue par le commerce direct a coûté 1100 mille francs, pendant que celle qui provient du cabotage d'Inde en Inde ne

revient qu'à 427 mille; c'est-à-dire, que le prix d'achat de la première est de 64 $\frac{2}{3}$ pour cent de sa valeur en Europe, et que celui de la seconde n'est que de 25 $\frac{1}{8}$ pour cent de cette même valeur.

Une différence aussi considérable démontre la préférence à donner à cette dernière manière d'acquérir les productions de l'Asie ; c'est donc celle que devra suivre l'association que je suppose : il n'y a pas à balancer dans le choix.

Elle pourra y employer cinq vaisseaux du port de 6 à 700 tonneaux, dont trois seront destinés à faire le cabotage dans les mers de l'Asie; ils y demeureront aussi long-temps, que des réparations urgentes ne nécessiteront pas leur retour en Europe; ils peuvent y séjourner pendant 6 ou 7 ans, s'ils sont neufs et solidement construits.

Les deux autres vaisseaux seront employés à rapporter en France le produit des courses des trois premiers, comme ils leur porteront, à leur tour, dans l'Inde, les fonds et les marchandises nécessaires à la continuité de leurs excursions.

Fonds nécessaires à l'association.

J'établis, d'après ce plan, les fonds de l'association, comme suit :

Pour le montant des 5 vaisseaux qui reviendront, avec leurs mises dehors, environ 225000 francs chacun, ci	1125000 Fr.
Pour les fonds nécessaires aux trois bâtimens caboteurs..	1200000
Pour les cargaisons à mettre sur les deux navires faisant les voyages réglés; lesquelles doivent servir d'aliment à la suite des opérations des vaisseaux caboteurs, et remplacer les chargemens des marchandises qu'ils auront acquises avec les premiers fonds..	800000
	3125000 Fr.

Au

Au moyen de ce capital, la société recevra, tous les 21 mois, trois cargaisons des Indes, valant au-delà de cinq millions (1).

D'où il suit qu'elle aura été remboursée de son fonds-capital dans moins de trois ans; qu'elle sera en bénéfice, à cette époque, de plus de 1500000 francs; qu'elle possédera en outre ses vaisseaux, et qu'elle aura fourni les fonds nécessaires à la seconde campagne de deux des caboteurs. Désormais la totalité de ses retours sera pour elle des bénéfices qui n'éprouveront d'autre réduction que la valeur des cargaisons nécessaires à la suite des opérations de ses bâtimens en Asie; lesquelles n'emploieront qu'une somme de 400000 francs pour chacun d'eux.

Tels sont les précieux effets du commerce d'Inde en Inde et les motifs qui m'ont déterminé à le recommander à l'émulation des Négocians Français.

Raisons pour lesquelles on doit faire séjourner les navires caboteurs dans les mers de l'Asie.

En méditant le plan de l'expédition isolée, on remarquera sans doute que, sur les 33 mois qu'elle dure, il y en a douze d'employés tant pour la traversée d'aller dans l'Inde, que pour celle de retour, et que 21 mois de navigation dans les mers de l'Asie suffisent à un vaisseau caboteur pour acquérir une riche cargaison. En dispensant ceux de la société de rapporter leurs chargemens en France, ils gagnent douze mois sur trente-

---

(1) On doit observer que, dans le fait, le capital nécessaire à cette entreprise ne serait que de 2325000 francs; car le déboursé des deux cargaisons chargées sur les navires qui feront les voyages réglés, n'est qu'une courte avance dont la société sera bientôt remboursée par le produit des retours de la première campagne, sur-tout celle du second qui ne partira que six mois après le premier. On doit encore observer que le premier retour, seulement, se fera attendre, à cause du temps nécessaire aux navires caboteurs pour se rendre dans les Indes; mais ensuite la société recevra régulièrement un chargement tous les sept mois.

trois, et ils fournissent conséquemment trois cargaisons, dans un temps qui aurait à peine suffi pour leur en procurer deux.

De leur côté, les navires employés aux voyages réglés accélèrent le retour des fonds, et font jouir plus promptement la société de ses bénéfices.

Maisons à établir à l'Isle de France.

Mais un point de réunion est nécessaire pour recevoir le produit des excursions des navires caboteurs, de même que les cargaisons de l'Europe qui serviront à la continuité de leurs opérations. Ce point doit être à l'Isle de France; c'est dans cette colonie que l'association doit établir une maison qui soit le chef-lieu de ses opérations dans l'Inde, et dans laquelle aboutiront tant les cargaisons acquises en Asie, que celles expédiées de France; c'est là que l'échange en sera fait, et que les géreurs de cette maison donneront, aux opérations commerciales de la société, une impulsion qu'elles recevraient trop faiblement, si elle leur était seulement imprimée en Europe; enfin, c'est de là que l'association recevra continuellement les avis qui serviront à l'éclairer sur la marche ultérieure de ses affaires.

Cette maison devra avoir des agens à Pondichery et au Bengale; ils seront les recommandataires des vaisseaux caboteurs, et ils feront procéder à des fabrications bien entendues, dont les produits formeront une partie des cargaisons en retour; ils recevront leurs ordres de la maison de l'Isle de France, qui entretiendra avec eux une correspondance suivie.

Il est superflu, sans doute, de parler ici du fret que les navires de la société pourraient gagner en allant à l'Isle de France. Cet objet, intéressant pour une opération isolée qui doit profiter de tout, est moins important pour une grande association qui en usera ou le négligera, suivant les circonstances.

PLAN de l'expédition d'un Vaisseau de 7 à 800 tonneaux, destiné à faire le commerce d'INDE en INDE.

Cette expédition a pour but de se procurer les productions de l'Arabie.

L'achat à faire à Moka exige un déboursé de 914100 francs; cependant le vaisseau n'emporte que 376000 francs, tant en marchandises qu'en numéraire; il lui manque donc 538100 francs, pour acquérir sa cargaison. C'est cette somme qu'il doit gagner dans différentes incursions en Asie, avant de se présenter dans le marché où il va chercher le chargement qui forme l'objet de l'entreprise.

Pour parvenir à ce but, il quittera les côtes de France le 10 ventose (1[er] mars), pour se rendre à l'isle de ce nom, où il abordera le 10 messidor (30 juin), afin d'y déposer 400 tonneaux de marchandises prises à fret qui font gagner au vaisseau 60000 francs (1). Mais cette somme, étant acquise en Europe, n'augmente point les facultés que porte le navire, elle sert seulement à réduire d'autant le montant de l'expédition.

Il partira de l'Isle de France le 1[er] fructidor (20 août) pour se rendre à la côte de Coromandel, où il séjournera jusques au 20 vendémiaire (12 octobre), afin d'attendre le renversement de la mousson du Nord-Est; il fera voile à cette époque pour la côte de Malabar, où il arrivera vers le 10 brumaire (1[er] novembre) (2); c'est là que les opérations commerciales doivent commencer.

On y vendra les marchandises apportées de l'Europe, avec

---

(1) Si l'opération du fret pour l'Isle de France ne pouvait avoir lieu, il suffirait alors que le navire partit d'Europe le 20 germinal (10 avril), pour se rendre directement à Pondichery.

(2) J'ai dit, au chapitre *CÔTE DE MALABAR*, *page 112*, que cette côte

un bénéfice net de 20 pour cent (1). Leur produit, joint aux 20000 piastres gourdes qui sont à bord du vaisseau, formera une somme de 178752 roupies.

En remontant la côte de Malabar, on emploiera 100 mille roupies, et plus, s'il est possible, en poivre, épiceries, cordages de Kaire, bois de Teck, de sandal, noix d'Arec, aîlerons de requins, cardamome, etc.

Le navire ainsi chargé poursuivra sa route pour Surate, où il arrivera vers le 10 pluviose (30 janvier); on fera là un bénéfice net de 20 pour cent dans la vente des articles achetés au bas de la côte.

On achetera à Surate pour 120 mille roupies de coton en bourre, dont on formera une cargaison pour la Chine; on fera passer à Pondichery, en bonnes lettres de change sur Madras, les 74000 roupies qui resteront disponibles, et l'on ordonnera

---

ne pouvait être fréquentée, sans danger, avant le 20 brumaire (12 novembre); et j'ai cité, à l'appui de cette remarque, le naufrage du vaisseau que montait l'amiral Hugues, dans la rade de Tallichery, qui eut lieu le 3 novembre 1783. Néanmoins, comme ces événemens malheureux n'arrivent que rarement, on voit aborder, tous les ans, sur cette côte plusieurs navires, dans les premiers jours de brumaire (fin octobre). Ainsi, lorsque l'on a des ventes ou des achats importans à faire en la remontant, ou que l'on a un intérêt pressant pour arriver des premiers à Bombay ou à Surate, on peut devancer de quelques jours le terme qui donne une pleine sécurité; ceci doit être laissé à la prudence du capitaine: c'est à lui à juger s'il croit devoir différer son arrivée de quelques jours; on fera en sorte, dans ce cas, de regagner ce temps précieux par la célérité de ses opérations.

(1) Je dois prévenir ici que, pour simplifier les calculs de ce plan, j'établis un bénéfice commun et net de tous frais de commerce et de commission au subrécargue sur les ventes et sur les achats des marchandises, en observant de ne calculer que sur ceux ordinaires.

Voyez, à la fin de ce chapitre, le tableau des profits que présente le commerce d'Inde en Inde.

de

de contracter pour 140 ou 150 mille roupies de toiles de demi-guinées bleues, dans les qualités propres pour l'Arabie, payables la moitié comptant et l'autre moitié au 10 ou 15 nivose (premiers jours de janvier) suivant, époque où le vaisseau abordera à Pondichery à son retour de la Chine (1).

Le navire quittera Surate le premier jour de germinal (25

---

(1) Cet article demande quelque explication. On a déjà vu que le vaisseau a touché à Pondichery, avant de se rendre à la côte de Malabar; il avait à bord 20 mille piastres gourdes, qu'on aurait pu laisser dans cette ville pour être employées à la fabrication des toiles de demi-guinées bleues; il paraissait naturel de leur donner dès-lors cette destination et de ne pas les transporter à la côte de Malabar, pour les faire passer ensuite, en lettres de change, à Pondichery, dans le lieu même où elles avaient déjà été portées en nature.

Voici les raisons d'une opération qui semble d'abord contradictoire ou peu réfléchie:

1.° Je ne fais acheter, au bas de la côte, que 100 mille roupies en diverses marchandises, attendu qu'il pourrait arriver que, par des circonstances particulières, on ne pût se procurer que pour cette somme de ces divers articles; j'ai voulu d'ailleurs compter au plus bas, afin de ne présenter que des bénéfices au-dessous de ceux que l'on peut espérer: il est possible cependant d'employer la totalité de ses fonds au bas de la côte et même au-delà, sur-tout en poivre et en épiceries, et d'augmenter ainsi la somme de ses profits.

2.° La présence des piastres à bord du navire est nécessaire pour négocier le long de la côte de Malabar, parce qu'on peut y traiter de bons achats, payables partie en marchandises et partie en piastres: on a déjà vu que le numéraire est le grand véhicule du commerce dans toute l'Asie; on ne doit jamais en être totalement démuni, lorsqu'on se présente pour négocier.

Les fonds qui seront envoyés à Pondichery pour être employés en toiles de demi-guinées bleues, seront donc ceux qui resteront disponibles après l'achat de la cargaison de coton destinée pour la Chine.

Le capitaine ou le subrécargue qui dirige une pareille opération doit étudier avec soin le commerce de la côte de Malabar, afin de profiter, dans cette circonstance, de tous les avantages commerciaux qu'elle présente. Je ne puis que le renvoyer au chapitre qui en traite.

mars) (1) pour se rendre à la Chine, où il arrivera dans les premiers jours de prairial (25 mai).

La vente, à Canton, de la cargaison de coton donnera un bénéfice net de 70 pour cent; ce qui produira la somme de 204000 roupies, laquelle sera réduite à 179000 roupies par l'effet du payement des droits d'ancrage, présent à faire au Hopou, avances à l'équipage et avitaillement.

Les achats à faire pour Moka absorberont 20000 roupies; ceux pour la côte de Malabar, 82000. Le navire, ayant à bord ces marchandises, quittera la Chine le 1er frimaire (22 novembre), en passant par le détroit de Malaca. On prendra, dans la ville

---

(1) Ce terme est de rigueur : il faut quitter la rade de Surate à cette époque, afin d'éviter les dangers auxquels le renversement de la mousson de l'Ouest exposerait le navire.

Mais, comme il serait possible que les diverses opérations à faire le long de la côte de Malabar y retinssent le vaisseau plus long-temps que je ne l'ai supposé, on ne pourra, dans ce cas, terminer ses affaires à Surate avant le changement de la mousson.

Pour obvier à cet inconvénient, on doit s'empresser de mettre la cargaison à terre dès l'arrivée dans cette ville, de même qu'à charger le plus de coton possible, jusques au 30 ventose (20 mars); on fera partir alors le vaisseau pour se rendre dans le port de Bombay, où il sera en sureté.

Le subrécargue restera à Surate pour y terminer les affaires, ainsi que pour expédier à Bombay le coton nécessaire pour compléter le chargement.

On a vu que toute espèce de marchandise mise à terre à Bombay, avec déclaration de *transit*, y paye une douane de trois pour cent; mais ce droit ne portera que sur le coton expédié par bateau, et non sur celui déjà embarqué sur le navire. Il serait avantageux sans doute de l'éviter, en achevant le chargement à Surate avant le renversement de la mousson; c'est pourquoi on doit mettre beaucoup de célérité dans toutes les opérations à faire à la côte de Malabar; mais, lorsqu'on n'a pu mieux faire, on ne doit pas balancer entre la sureté du vaisseau et une douane de trois pour cent sur une marchandise de peu de valeur.

de ce nom, 500 pics de calin qui coûteront 18000 roupies; il ne restera alors à bord du vaisseau que 77000 roupies; cet achat fait, on se rendra à Pondichery, où l'on abordera vers le 20 nivose (10 janvier); on y chargera de suite les toiles de demi-guinées bleues commandées depuis Surate, et l'on poursuivra sa route pour la côte de Malabar, où l'on abordera le 30 nivose (20 janvier).

On vendra là les marchandises de la Chine propres pour cette côte, avec un bénéfice de 30 pour cent; elles produiront 106600 roupies, qui seront employées en marchandises propres pour l'Arabie : la cargaison pour Moka se trouvera alors composée du sucre acheté à la Chine, des toiles de demi-guinées bleues prises à Pondichery, et des marchandises embarquées en dernier lieu à la côte de Malabar. Ces divers objets s'éleveront, prix d'achat, à 277600 roupies.

On fera voile le 10 ventose (1er mars), et plutôt, s'il est possible, pour la mer Rouge, où l'on sera rendu le 30 ventose (20 mars).

La vente d'une cargaison ainsi assortie donnera à Moka un bénéfice de 40 pour cent net, et produira la somme de 388640 roupies; sur quoi, en déduisant 23000 roupies pour les dépenses à faire, il restera 365640 roupies; lesquelles, à 2 francs 50 cmes, font 914100 francs : somme nécessaire à l'achat de la cargaison qui est le but du voyage (1).

Le vaisseau quittera Moka dans les premiers jours de thermidor (20 juillet) pour retourner en France, où il arrivera vers le 20 brumaire (10 novembre).

Telle est la marche de cette campagne qui sera de 33 mois, et dont les résultats présentent un bénéfice de 191 pour cent, c'est-à-dire, de 5 $\frac{9}{11}$ pour cent par mois.

---

(1) Voyez le chapitre de Moka, page 57.

Compte par apperçu de cette Expédition.

Le corps du vaisseau, son armement, avitaillement et avances à l'équipage..................................			225000 Fr.
Sa cargaison composée de diverses marchandises propres pour la côte de Malabar, telles que draps, corail, fer, ancres pour les navires, grapins pour les bateaux, acier, cuivre, cochenille, velours, vin en barriques, en bouteilles, et eau-de-vie, pour..........................		270000 Fr.	284900
Frais.			
Commission à 2 pour cent sur 495000 fr., montant de la valeur du vaisseau et de sa cargaison..	9900	14900	
Magasinage des marchandises, port en magasin, à bord du navire, et menus frais....................	5000		
20000 piastres gourdes, à 5 fr. 30 c^mes chaque..................	106000 Fr.		107060
Commission à 1 pour cent.....	1060		
			616960 Fr.
Mais, comme les marchandises ci-dessus occuperont moins de la moitié de la capacité du navire, on chargera, comme il a été dit, 400 tonneaux à fret pour l'Isle de France; lesquels, à 150 francs par tonneau, donneront........................			60000
Montant de la mise dehors............			556960 Fr.

Après

Après avoir déposé à l'Isle de France les marchandises chargées à fret, le vaisseau se rendra à la côte de Coromandel, et de celle-ci à celle de Malabar.

VENTE à la CÔTE DE MALABAR.

Les 284900 francs de marchandises de l'Europe donneront un bénéfice net de 20 pour cent, et produiront......	341880 Fr.
Lesquels, à 2 francs 50 centimes pour la roupie, donnent..	136752 Rs.
Les 20000 piastres gourdes, échangées à 210 roupies pour 100 piastres, donnent..............	42000
Produit net de la vente..................	178752 Rs.

ACHATS à faire sur la CÔTE DE MALABAR.

En la remontant, on achetera, en poivre, bois de sandal, cardamome, cordages de Kaire, blanc de cocos, noix d'Arec, aîlerons de requins, sucre de Batavia, noix muscades, macis et girofle, pour......................................	100000 Rs.

VENTE à SURATE.

Ces marchandises donneront, à Surate, un bénéfice net de 20 pour cent, et produiront.....................	120000 Rs.
Cette somme, jointe aux 78752 roupies non employées au bas de la côte, formera celle de..	198752 Rs.
Sur laquelle il faut déduire les dépenses journalières et d'avitaillement pendant le séjour à Surate, évaluées à..	4752 Rs.
Reste net.........................	194000 Rs.

Achat à Surate.

On y achetera pour 120000 roupies de coton en bourre, pour porter à la Chine, et l'on fera passer à Pondichery les 74000 roupies restantes.

Vente à la Chine.

La cargaison de coton donnera, à Canton, un bénéfice net de 70 pour cent, et produira.................... 204000 Rs.

Sur quoi il faut déduire :

Pour les frais d'ancrage et le présent à faire au Hopou, environ..................	11000 Rs.	25000
Deux mois de salaires à l'équipage, à 1000 roupies par mois........	2000	
Les dépenses de séjour et celles d'avitaillement pour 12 mois......	12000	
Produit net..........................		179000 Rs.

Achats à Canton.

Sucre en poudre, pour porter à Moka........ 20000 Rs.

Objets pour la Côte de Malabar.

Thé hayssuen, première qualité.	8000 Rs.	82000
dito hayssuen skine...........	6000	
Soie écrue de Canton..........	20000	
Sucre candi..................	6000	
Nankins jaunes...............	8000	
Mercure ou vif argent.........	10000	
Porcelaine bleue, commune.....	6000	
500 pics de calin, qu'il faut acheter à Malaca ou à Pulo-Pinam, à 36 roupies le pic..................	18000	
		102000 Rs.

Montant des parties ci-contre..........	102000 Rs.
Il restera à bord du navire 77000 roupies, qui serviront à solder, à Pondichery, le payement des toiles bleues, ci..........................	77000
Somme égale au produit net de la vente faite à Canton..	179000 Rs.

En quittant Canton, le navire se rendra à Pondichery pour y prendre les toiles bleues; cette opération terminée, on fera route pour la côte de Malabar.

Vente à la Côte de Malabar.

Les 82000 roupies de marchandises de la Chine et de Malaca seront vendues à la côte de Malabar, avec un bénéfice de 30 pour cent net; elles produiront................	106600 Rs.

Achats à la Côte de Malabar, pour porter à Moka.

Les 106600 roupies ci-dessus seront employées en poivre, girofle, terra-merita, gingembre, cardamome, bois d'aigle, tabac en feuilles et riz.

La cargaison pour Moka se trouvera alors composée des articles ci-après:

Sucre de la Chine..........................	20000 Rs.
Toiles de demi-guinées bleues de Pondichery..	151000
Marchandises de la côte de Malabar...........	106600
Total......................	277600 Rs.

Vente à Moka.

Une cargaison ainsi assortie sera vendue avec un bénéfice net de 40 pour cent; elle produira.................. 388640 Rs.

Sur quoi il faut déduire :

Deux autres mois de salaires à payer à l'équipage, à 1000 roupies par mois....	2000 Rs.	23000
Avitaillement pour 15 mois pour le retour en Europe, à 1000 roupies par mois......................	15000	
Dépenses sur le corps du vaisseau pendant le séjour dans l'Inde.....	6000	

Produit net.......................... 365640 Rs.

Lesquelles 365640 roupies, à 2 francs 50 centimes chaque, font 914100 francs, qui doivent servir à l'achat de la cargaison pour l'Europe.

Achat à Moka.

1142625 livres de café, à 80 centimes la livre marc, tous frais compris................................ 914100 Fr.

C'est pour simplifier les calculs, que je suppose la cargaison entièrement composée en café; car il convient d'employer une partie de ces fonds en encens, gomme arabique, myrrhe, aloës, séné, qui présentent plus de bénéfice que le café.

Le vaisseau quittera Moka dans les premiers jours de thermidor (20 juillet), pour retourner en France.

VENTE

VENTE en EUROPE.

Les 1142625 livres, poids de marc, de café vendu à 1 franc 50 centimes la livre, produiront................ 1713937 Fr.

La valeur du vaisseau en retour.............. 120000

1833937 Fr.

FRAIS à déduire:

Commission de vente à 2 pour cent.	36878 Fr.	
Assurances de 225 mille francs de la valeur du vaisseau à son départ d'Europe, à 12 pour cent pour toute la durée de la campagne..........	27000	
Idem de 500 mille francs sur facultés, pour n'éprouver aucune perte en cas d'événement fâcheux qui pourrait arriver au navire, à 12 pour cent.	60000	
26 mois de salaires à l'équipage, qui en a reçu 3 d'avance lors de l'armement, et 4 mois dans l'Inde, à 2400 francs par mois...........	62400	216278
Gratification à l'État-Major.....	18000	
Port de la cargaison en magasin et magasinage..................	6000	
Pour reconnaître les marchandises et les mettre en état de vente.....	6000	

1617659 Fr.

Sur quoi déduire le montant de la mise dehors... 556960

Bénéfice net résultant de la campagne... 1060699 Fr.

Ce qui donne 191 pour cent, ou 5 $\frac{13}{16}$ pour cent, par mois.

OBSERVATION.

Je n'ai annoncé, dans ce chapitre, que le plan d'expédition qui précède ; néanmoins je crois faire plaisir à mes Lecteurs en leur en donnant un second, dont le but est de porter en Europe un chargement pris dans le Guzurat. Il offre plus de célérité dans le retour ; et, comme il donne une somme de profits à peu près égale, il en résulte une proportion plus forte dans leur division par mois.

SECOND PROJET *d'Expédition pour le commerce d'*INDE *en* INDE.

Le plan de celle-ci est en tout conforme au précédent, quant à la valeur de l'armement, l'assortiment de la cargaison et la somme en numéraire : l'entière mise dehors s'élevera donc également à 556960 francs. La marche de la campagne sera aussi la même jusques à l'arrivée à Surate : ainsi, mêmes opérations le long de la côte de Malabar, et même produit dans cette ville, où l'on se trouvera, après la vente faite, avec une somme de.. 194000 roupies.

Mais ici les opérations commerciales prendront une autre direction.

Tandis que l'on s'occupera, à Surate, de la vente de la cargaison, on contractera, avec les marchands du pays, pour la fabrication d'une partie de toiles de doutis, dans les qualités de 40 à 45 roupies la courge, et pour une somme de cent cinquante mille roupies. On conviendra que ces toiles seront livrables en totalité dans huit mois, à compter du jour de la conclusion du contrat, et que le payement en sera fait en numéraire ; savoir : un quart d'avance, un quart lors des

premières livraisons, et la demi restante lors du retour du vaisseau de la Chine.

Pour suivre les effets de ce marché, on laissera à Surate un officier intelligent, afin de recevoir, examiner et agréer les toiles, à mesure des livraisons. On le nantira, à cet effet, des 74000 roupies qui resteront disponibles du produit de la cargaison; cette somme lui servira à faire les payemens par anticipation, convenus dans le contrat.

On mettra à bord du vaisseau un chargement de coton en bourre qui s'élevera, comme le précédent, à 120 mille roupies, et l'on fera voile pour la Chine dans les derniers jours de ventose (20 mars).

Arrivé à Canton, on fera la vente de cette cargaison, et l'on achetera les marchandises de la Chine propres pour le Guzurat. On fera voile le 25 brumaire (15 novembre) pour retourner à Surate, où l'on mouillera vers le 10 nivose (30 décembre): on y procédera à la vente des marchandises de la Chine, et l'on prendra de nouveau une cargaison de coton en bourre, à laquelle on joindra les toiles doutis précédemment contractées.

Le navire ainsi chargé partira de Surate le 20 ventose (10 mars), et plutôt, s'il est possible (1), pour retourner en

(1) En quittant Surate le 20 ventose, on se trouvera dans les parages du Cap de Bonne Espérance vers le 10 floréal (30 avril); à cette époque, la saison, quoiqu'avancée, permet encore de doubler cette pointe; néanmoins on doit mettre toute la célérité possible dans ses opérations, afin d'accélérer son départ autant qu'on le pourra.

On doit au reste se rappeler que j'ai dit à la note de la page 488, que, si l'on ne pouvait terminer ses affaires à Surate avant le 30 ventose (20 mars), il faudrait alors que le vaisseau fût conduit à Bombay, où l'on acheverait de le charger, et d'où l'on partirait ensuite pour se rendre à l'Isle de France. On séjournerait là jusques au 20 thermidor (10 août) pour doubler le Cap de Bonne Espérance dans le courant de fructidor (septembre).

Europe, où il arrivera vers les derniers jours de thermidor (20 août), après une absence de 29 à 30 mois.

Compte par apperçu de ce second Projet.

Produit net de la vente à Surate, comme dans le plan qui précède .... 194000 Rs.

Achat à Surate.

Un chargement de coton en bourre, s'élevant à.. 120000 Rs.

Vente à la Chine.

Le produit net de la cargaison de coton à Canton, déduction faite de toutes dépenses quelconques (1)........ 179000 Rs.

Achats à Canton.

Sucre en poudre............................	20000 Rs.
dito candi..................................	15000
Thé hayssuen, première qualité..............	10000
dito hayssuen skine.........................	10000
Soie écrue de Canton........................	30000
Mercure ou vif argent.......................	15000
Porcelaine bleue commune....................	10000
Toutenague..................................	15000
Calin, à prendre à Malaca ou à Pulo-Pinam....	20400
Montant des achats..........................	145400 Rs.

Il restera en caisse 33600 roupies, qui seront représentées par 16000 piastres gourdes.

(1) Voyez le projet qui précède.

VENTE

Vente à Surate.

Les marchandises achetées à la Chine seront vendues à Surate, avec un bénéfice de 30 p. $\frac{0}{0}$, net de tous frais de commerce, ainsi que de commission au subrécargue, et produiront.. 189020 Rs.

A quoi il faut ajouter :

La somme non employée à Canton, provenant du produit de la vente de la cargaison de coton...	33600
Celle laissée à Surate, avant d'aller à la Chine..	74000
	296620 Rs.

Sur quoi il faut déduire :

Les dépenses de séjour à Surate et celles d'avitaillement pour le retour en Europe, évaluées à......	10620
Somme restante à employer pour la cargaison à porter en Europe..............................	286000 Rs.

Achats à Surate.

9000 quintaux de coton en bourre, poids de marc, à 13 roupies le quintal, tous frais compris.....................	117000 Rs.
70400 pièces toiles de doutis, faisant 3521 courges, à 48 roupies la courge, frais *idem*...........	169000
Montant de la cargaison................	286000 Rs.

Le navire étant ainsi chargé quittera la rade de Surate vers le 20 ventose (10 mars) pour retourner en Europe.

Vente en Europe.

9000 quintaux de coton en bourre, à 100 francs le quintal marc	900000 Fr.
70400 pièces toiles de doutis, à 12 fr. la pièce	844800
La valeur du vaisseau au retour de la campagne	120000
	1864800 Fr.

Frais à déduire.

Commission à 2 pour cent sur le produit de la vente	36720 Fr.	
Assurances de 225 mille francs de la valeur du vaisseau et de son armement, à 12 pour cent, pour la durée de la campagne	27000	
Idem de 500 mille francs sur facultés, à 12 pour cent *idem*	60000	
24 mois de salaires à l'équipage au désarmement, à 2400 francs par mois	57600	213320
Gratification à l'État-Major	18000	
Port de la cargaison en magasin et magasinage	8000	
Pour mettre les marchandises en état de vente	6000	
		1651480 Fr.
Sur quoi déduire le montant de la mise dehors		556960
Bénéfice à 196 ½ pour cent, pour 29 mois de campagne, ou 6 ¾ pour cent par mois		1094520 Fr.

TABLEAU

DES Productions des diverses Contrées de l'ASIE, et celui des endroits où il convient de les porter pour les vendre avec avantage.

CAP DE BONNE ESPÉRANCE.

Cette colonie produit du blé; du vin, des bestiaux et de l'aloës.

On y fait du beurre, du saindoux et de la chandelle.

On y trouve des plumes d'autruches et quelquefois du morfil.

Le blé, le saindoux, la chandelle, le beurre et quelquefois le vin, portés à l'Isle de France pendant le temps de guerre, y donnent du bénéfice.

MADAGASCAR.

Cette isle produit des récoltes très-abondantes de riz. On y élève une grande quantité de bestiaux; on y traite des noirs.

C'est à Madagascar que l'on fabrique les plus belles paignes que l'on connaisse; il y en a de si fines, que l'on les prendrait pour du taffetas.

On fait à l'Isle de France de fréquentes expéditions à Madagascar, pour y traiter des noirs et pour s'y procurer le riz et les bestiaux dont cette colonie a souvent besoin.

ISLES DE FRANCE ET DE LA RÉUNION.

La première de ces isles produit du bois d'ébène; du café,

Le bois d'ébène se porte en France, à la Chine et à Bassora.

du coton, de l'indigo, du sucre et du girofle.

La seconde produit du coton, du café, du blé et la même sorte d'épicerie.

Le blé sert à la consommation des deux isles.

Le sucre, le café, le coton, l'indigo et le girofle passent en France.

ARABIE HEUREUSE.

Elle produit du café, de la myrrhe, de l'encens, de la gomme, du séné, de l'aloës, du baume de la Mecque.

On trouve sur ses côtes de l'ambre gris.

Une partie des productions de l'Arabie passe en Europe, soit sur des navires européens qui vont les y chercher directement, soit par la voie des ports de Suez, du grand Caire et d'Alexandrie, d'où elles se répandent dans toute la Turquie: le restant passe en Perse et dans différentes parties de l'Asie.

ISLES LAQUEDIVES ET MALDIVES.

Elles fournissent des cauris et les meilleurs cordages de Kaire qui se fassent dans l'Inde.

Les cauris servent de menue monnaie dans la plus grande partie des Indes Orientales, particulièrement dans les états du Grand Mogol. On en porte en Europe, où ils sont vendus pour la traite des noirs, que l'on va faire à la côte de Guinée.

Les cordages de Kaire passent à la côte de Malabar et au Bengale; ils servent pour le gréement des bâtimens qui naviguent dans les mers de l'Asie.

GUZURAT.

GUZURAT.

Le Guzurat produit du coton, du blé et de l'indigo.

On y file une quantité prodigieuse de coton de toutes les finesses.

On y fabrique une immense quantité de toiles blanches appelées *Doutis*; on en fait aussi des bleues, des rayées et à carreaux, de même que des chites et des mouchoirs communs.

On porte, depuis quelque temps, en France une grande quantité de toiles blanches du Guzurat; elles y sont imprimées avec succès.

Celles bleues, rayées et à carreaux, de même que les mouchoirs communs qui sont portés en Europe, y sont vendus pour la traite des noirs, que l'on fait à la côte d'Afrique.

On envoie tous les ans, de Surate à Bombay, une très-grande quantité de coton en bourre, que l'on charge sur plusieurs grands navires, la plupart anglais; quelques-uns de ces navires portent leur cargaison à la côte de Coromandel et au Bengale; le plus grand nombre va à la Chine, où cette marchandise donne un grand bénéfice. On en porte aussi beaucoup en Angleterre.

L'indigo qui se cultive dans le territoire de la ville d'Agra est le plus beau qui se fasse dans l'Inde; il est employé, en très-grande partie, dans le pays,

à la teinture des toiles; ce qui en reste passe dans la Perse.

Il part, tous les ans, de Surate pour Bassora, Moka et Gedda, plusieurs bâtimens mores, chargés de coton en bourre et filé, et d'une très-grande quantité de toiles communes, peu de fines.

MALABAR (Côte de).

La côte de Malabar produit du poivre, du gingembre, du tamarin, du cardamome, du terra-merita, des cocos, des noix d'Arec, du tabac, du bois de sandal, de la cannelle commune, du riz, du bois de Teck pour la construction des navires et pour des mâtures.

On y fabrique des cordages de Kaire, quelques toileries et des mouchoirs communs.

On y fait une pêche considérable d'holothuries ou bitchos de marré; on y prépare des aîlerons de requins.

Le poivre, le tamarin, le cardamome, le terra-merita, le gingembre et la cannelle commune sont propres pour l'Europe, pour l'Arabie et pour Bassora.

Ces mêmes articles, les cocos, les noix d'Arec, le tabac, le bois de sandal, le riz, le bois de Teck, les mâtures et les cordages de Kaire sont toujours d'une défaite avantageuse à Bombay et à Surate; le dernier article est bon pour le Bengale.

Le riz se porte à la côte de Coromandel, en Arabie, à l'Isle de France et aux Maldives, qui reçoivent aussi du poivre et des toiles communes.

Le poivre, le bois de sandal, les holothuries et les aîlerons de requins vont à la Chine,

où ils donnent toujours un bon bénéfice.

Les toiles et les mouchoirs se consomment presque tous sur le pays; il en passe peu en Europe; leur qualité n'y étant pas estimée.

ISLE DE CEYLAN.

Cette isle produit la meilleure cannelle de l'Inde, du café, du poivre, du cardamome, une très-grande quantité de riz, des noix d'Arec, des cocos, de la cire, du gingembre, des racines pour les teintures, de l'ivoire et beaucoup de Kaire, dont on fait des cordages.

On y fabrique de l'arack, de bonne qualité.

On y trouve des perles et des pierres précieuses.

Le poivre, le café, l'ivoire et une grande partie de la cannelle passent en Hollande; le restant de ce dernier article est porté en Arabie, à Bassora, dans le Guzurat et dans la Perse. Les noix d'Arec, les cocos et le riz passent à la côte de Coromandel; les cordages de Kaire sont portés dans le Guzurat et au Bengale.

Les perles et les pierres précieuses se vendent partie en Asie, et le restant passe en Hollande.

COTES DE COROMANDEL ET D'ORIXA.

Il se fabrique, dans l'étendue de ces deux côtes, une très-grande quantité de toiles de coton, de diverses qualités et finesses, des mouchoirs, des basins, des organdis, des tarnatanes, des doréas, de très-belles

Une grande partie des toiles forment, tous les ans, la cargaison de plusieurs navires Français, Anglais, Danois et Hollandais, qui les portent en Europe.

Une partie de celles à l'usage des Indiens est consommée dans

chites, des toiles rayées, bleues et à carreaux.

le pays ; le restant est porté à la côte du Pégou, à Achem, à Malaca, à Batavia, aux isles Laquedives et Maldives et dans divers autres lieux de l'Asie. On porte aussi en Arabie des demi-guinées bleues.

Les navires Espagnols de la compagnie des Philippines abordent quelquefois à la côte de Coromandel, pour y prendre les toileries nécessaires au commerce de cette compagnie.

BENGALE.

Le Bengale produit du sucre, de l'indigo, du coton, de la soie, de l'opium et du riz. On en retire beaucoup de salpêtre.

On y fabrique une très-grande quantité de mousselines, des casses, des garras, des baffetas, des hamans, des sanas, des guingans, des sirsakas, des sirsayes, des chites, des caladaris et des mouchoirs extrêmement variés dans leurs qualités et dans leur finesse.

Les administrateurs de la compagnie Anglaise forment, tous les ans, à Calcuta, la cargaison de plusieurs navires en mousselines et toileries de toutes les espèces, qui se fabriquent dans les contrées immenses qui avoisinent le Gange. Ces marchandises, arrivées à Londres, se débitent dans toute l'Europe.

Les Français prennent aussi, tous les ans, dans le Bengale, la cargaison de quelques navires dans ces différentes espèces de marchandises, qu'ils portent chez eux.

L'opium ; dont la compagnie Anglaise

Anglaise s'est appropriée la vente exclusive, se consomme dans tous les pays de l'Inde et de la Chine.

Le Bengale fournit souvent du riz à la côte de Coromandel, à l'Arabie et à l'Isle de France.

Les Négocians Anglais, établis en Asie, envoient, tous les ans, à Londres, pour des sommes immenses en sucre, en indigo et en riz.

COTE DU PÉGOU.

Cette côte produit une très-grande quantité de bois de Teck, que l'on emploie à la construction d'un grand nombre de navires qui se font sur le pays et qui sont d'une très-grande durée.

Ces navires sont, pour la plupart, achetés par des Négocians Anglais, qui les emploient très-utilement au commerce d'Inde en Inde.

Le bois de Teck est porté au Bengale, à Bombay et à Surate, où il est vendu avec avantage.

PRESQU'ISLE DE MALACA.

Elle produit du poivre, du sagou, du calin et des rotins.

Le Gouverneur de la ville de Malaca fait passer, tous les ans, à Batavia tout le poivre et tout le calin qu'il a pu faire acheter des naturels du pays pendant le courant de l'année; ces articles sont envoyés à la Chine sur des vaisseaux de la compagnie. Les

parties de ces marchandises, que les particuliers des différentes nations achètent sur les côtes de cette presqu'isle et à Malaca, suivent presque toujours la même destination.

SUMATRA.

Cette isle produit du poivre, du benjoin, des rotins, de la poudre d'or, du camphre, du calin, de la cire, du miel, du soufre et du gingembre.

Le poivre que la compagnie Anglaise retire des établissemens qu'elle a sur la côte occidentale de cette isle, passe en Angleterre. Celui que les autres nations peuvent se procurer à Achem et sur la partie occidentale de l'isle, ainsi que le benjoin, le camphre, le calin, la cire et la poudre d'or, passent à la côte de Coromandel, au Bengale, à Bombay et à Surate.

JAVA.

Cette isle est extrêmement fertile en poivre, en café, en sucre et en riz; on y trouve des nids d'Alcyons, et l'on y fabrique de l'arack très-estimé.

La compagnie Hollandaise est la seule qui ait des établissemens sur l'isle de Java; elle s'y réserve exclusivement le commerce du poivre et du café, que cette isle produit; elle ne donne aux marchands des nations étrangères, qui abordent à Batavia, que la faculté d'y acheter du sucre, du riz et de l'arack.

COCHINCHINE.

La Cochinchine produit du riz, du poivre, du sucre, du coton, de la soie, du thé, de l'aloës, de l'indigo, de la cannelle supérieure à celle de Ceylan; du cardamome, des noix d'Arec, de la laque, des rotins, du salpêtre, du miel, de la cire, du musc, les bois précieux de calambac et d'aigle, et divers autres propres à faire de beaux meubles.

Les nations Européennes n'ont eu jusqu'à ce jour que très-peu de relations avec la Cochinchine; ce qui fait que les ressources que ce pays offre au commerce sont peu connues: cependant une partie de ses productions serait d'une grande utilité pour l'Europe, pendant que l'autre est recherchée dans toute l'Asie. Les Chinois sont, à peu près, le seul peuple qui fréquente les ports de la Cochinchine et qui profite des richesses qu'elle offre.

CHINE.

La Chine produit de la soie, du thé, du sucre, du riz, du blé, de la cannelle commune, de la fleur de cannelle, de la badiane ou anis étoilé, du mercure ou vif-argent, du camphre, du musc, du borax, du sang-dragon, de la gomme gutte et de la rhubarbe; elle produit aussi du coton, mais en trop petite quantité pour les besoins de l'Empire.

On y trouve du zinc ou toutenague; on y fabrique diverses

A l'exception du coton, du riz et du blé, dont la consommation se fait dans le pays, toutes les marchandises que produit la Chine et quelques-unes de celles qu'on y fabrique nous étant devenues nécessaires, les nations Européennes qui y commercent chargent, tous les ans, à Canton, un grand nombre de très-grands navires de ces diverses marchandises; elles arrivent à l'Orient, à Londres, à Amsterdam, à Stoc-

espèces de riches soieries, de toiles dites de Nankin et de la porcelaine.

kholm et à Copenhague, d'où elles sont répandues dans toutes les parties de l'Europe.

On porte, de Canton aux côtes de Coromandel et de Malabar, des soies écrues, des porcelaines communes, du mercure ou vif argent, du thé, de la toutenague, des Nankins jaunes et du sucre candi.

ISLES PHILIPPINES.

Elles produisent de l'indigo de belle qualité; une très-grande quantité de riz, du sucre et du tabac.

On y trouve de l'écaille, de la nacre des perles, des holothuries ou bitchos de marré; des nids d'Alcyons. On y sèche beaucoup de poissons et une grande quantité de cuirs de bœufs et de buffles.

La compagnie des Philippines s'est réservée le commerce exclusif de l'indigo; elle accorde rarement aux particuliers la permission d'en exporter; le riz, qui ne se consomme pas sur le pays, passe à la Chine sur les *sommes* de cette nation.

Les navires Français vont y charger du sucre et quelquefois du riz, qu'ils portent à l'Isle de France.

CONSIDÉRATIONS

TABLEAU

Des BÉNÉFICES que me donna le Commerce d'Inde en Inde, dans les années 1774, 1787, 1792.

ÉPOQUES.	QUALITÉS des MARCHANDISES.	LIEUX où ELLES FURENT ACHETÉES.	PRIX D'ACHAT.	LIEUX où ELLES FURENT VENDUES.	PRIX DE VENTE.	BÉNÉFICES qu'elles PROCURÈRENT.	OBSERVATIONS.
1774	POIVRE	MAHÉ	140 roupies le candil de 600 ℔ marc.	MOKA	75 piastres de terre, faisant 138 roupies le bahar de 405 ℔ marc.	48 pour cent.	Ce Tableau ne présente que les articles que j'ai porté moi-même d'Inde en Inde, et les bénéfices qu'ils m'ont donné; mais il ne comprend qu'une partie des productions de l'Asie: il en est plusieurs autres qui trouvent un débouché avantageux, et dont ceux qui feront le cabotage d'Inde en Inde doivent profiter. On doit observer aussi que les articles qui ont donné au-dessous de trente pour cent, sont ceux portés dans les lieux où il s'en fait peu de consommation, ou ceux achetés en seconde main; néanmoins, s'ils ne sont pas de nature à former l'objet d'une spéculation importante, ils ne doivent pas non plus être négligés, lorsqu'on a des fonds disponibles qui resteraient inutilement en caisse.
d.°	GIROFLE	COCHIN	3 roupies ½ la livre	d.°	80 piastres de terre le faracella	40 *Idem.*	
d.°	SUCRE en poudre	BATAVIA	4 p^{tres} g^{des} ½ le pic de 125 ℔ marc.	d.°	3 piastres dito *Idem*	145 *Id.*	
d.°	BOIS D'AIGLE	COCHIN	9 roupies la livre.	d.°	200 piastres d'Espagne, *Id.*	69 *Id.*	
d.°	CALIN	MALACA	17 piastres gourdes le pic	d.°	6 piastres de terre, *Id.*	28 *Id.*	
d.°	RIZ	BENGALE	3 roupies le sac pes.t 150 ℔ marc.	d.°	7 piastres dito le toman de 190 ℔ marc	240 *Id.*	
d.°	DEMI-GUINÉES bleues.	PONDICHERY	28 pagodes la courge	d.°	87 piastres de terre la courge	60 *Id.*	
d.°	GUINÉES écrues	d.°	41 dito *Idem*	d.°	101 piastres dito *Idem*	30 *Id.*	
d.°	COTON FILÉ commun.	SURATE	....	d.°	Donne toujours un bon bénéfice.		
d.°	COTON en bourre	d.°	100 roupies le candil de Surate de 21 mans.	d.°	40 piastres d'Espagne le bahar	48 *Id.*	
1783	SUCRE en poudre, de Batavia.	COLOMBE	12 dito le pic	CALICUT	17 roupies le pic.	42 *Id.*	
d.°	SUCRE CANDI	d.°	24 d.° *Idem*	d.°	28 ½ d.° *Idem*	24 *Id.*	
1787	COTON en bourre	BOMBAY	108 roupies le candil de 21 mans de Surate	CHINE	12 taels le pic	90 *Id.*	
d.°	dito *Idem*	d.°	108 d.°	PONDICHERY	Au très-bas prix de 24 pagodes ½ le bahar de 480 ℔ marc	32 *Id.*	
d.°	CALIN	MALACA	17 piastres gourdes le pic.	CHINE	16 taels ½ le pic.	36 *Id.*	
d.°	POIVRE	d.°	15 d.° *Idem*	d.°	17 dito *Idem*	58 *Id.*	
d.°	SOIE	CANTON	185 taëls le pic	PONDICHERY	780 roupies le pic.	42 *Id.*	
d.°	MERCURE OU VIF ARGENT.	d.°	38 taels *Idem*	BOMBAY	44 dito le man	37 *Id.*	
d.°	SUCRE en poudre	d.°	4 taëls *Idem*	d.°	4 dito *Idem*	22 *Id.*	
d.°	TOUTENAGUE	d.°	6 taëls ½ *Idem*	d.°	6 roupies ½ *Idem.*	25 *Id.*	
d.°	PORCELAINE commune.	d.°	....	COTE DE MALABAR.	Avec un bénéfice de	40 *Id.*	
d.°	POIVRE léger	ACHEM	13 piastres gourdes le pic	BOMBAY	250 roupies le candil de 21 mans	50 *Id.*	
d.°	RIZ	BENGALE	3 roupies le sac de 150 ℔ marc	ISLE DE FRANCE.	3 piastres g^{des} ¼ les 100 ℔ marc	244 *Id.*	
1792	BOIS D'ÉBÈNE	ISLE DE FRANCE.	1 piastre ½ le q.al poids de marc.	CANTON	3 piastres d.° ½ le pic	132 *Id.*	
d.°	CALIN	MALACA	17 piastres gourdes le pic	d.°	16 taels ¼ *Idem*	32 *Id.*	
d.°	POIVRE	d.°	15 d.° *Idem*	d.°	17 d.° *Idem*	50 *Id.*	
d.°	ROTINS	d.°	20 d.° les 100 paquets.	d.°	3 d.° ½ *Idem*	215 *Id.*	
d.°	COTON en bourre	BOMBAY	102 roupies le candil de 21 mans de Surate	d.°	10 ½ à 11 d.° *Idem*	80 *Id.*	
d.°	RIZ	BENGALE	3 roupies le sac de 150 ℔ marc	ISLE DE FRANCE.	3 piastres ½ le q.al de 100 ℔ marc.	271 *Id.*	

CHAPITRE XI.

PARALLÈLE du COMMERCE DE L'INDE par le Cap de Bonne Espérance avec celui que l'on faisait par la Mer Rouge.

EN décrivant le commerce de l'Inde, j'ai toujours supposé qu'il serait fait par le Cap de Bonne Espérance : il n'entrait pas dans ma pensée que l'on pût encore porter ses regards vers l'ancienne route qu'on suivait autrefois. J'ai cependant été à même de me convaincre que la voie de la mer Rouge, totalement oubliée jusques à ces derniers temps, paraissait aujourd'hui la plus profitable à beaucoup de personnes, sur-tout depuis l'époque où les Français firent la conquête de l'Égypte.

Raisons que l'on présente en faveur de la route de Suez.

Je conviens que ceux qui portent ce jugement sont déterminés par des motifs qui paraissent convaincans : en effet, l'aspect des cartes géographiques présente, par la route de Suez, un trajet beaucoup moins long, ce qui fait supposer qu'il est moins frayeux.

D'un autre côté, les rapports de quelques Négocians qui ont habité l'Égypte et qui ont fait des entreprises en Asie qui leur ont réussi, lorsqu'ils ont échappé aux incursions des Arabes, font présumer que, si cette partie de l'Afrique appartenait à une Puissance Chrétienne qui sût s'y faire respecter, elle ferait le commerce de l'Inde par Suez avec succès.

Enfin, l'on cite une expédition dans ce genre, entreprise par

des Négocians Anglais établis à Calcuta; et l'on dit que, si les marchandises qu'ils introduisaient en Égypte ont été la proie des Arabes, cet événement fut produit par la jalousie de la compagnie privilégiée de Londres, qui craignait une rivalité qui pouvait lui devenir funeste; d'où l'on conclut qu'il n'y a point de doute que l'ancienne voie ne soit préférable à la nouvelle.

A ces présomptions qui deviennent des preuves pour certaines personnes, se joignent les ouvrages de quelques Écrivains qui ont préconisé la route de Suez et qui ont présenté des apperçus plus ou moins séduisans.

Cependant les systêmes qui influent sur plusieurs de nos sciences ne peuvent avoir qu'une action bornée dans les matières de commerce, où tout se termine par le compte de l'argent. Le résultat est-il avantageux? L'entreprise est démontrée, et l'on ne peut raisonnablement essayer d'inspirer des doutes; s'il en est autrement, si les comptes se soldent par des pertes ou par une diminution notable dans les profits, dès ce moment le systême s'écroule, et le Négociant détrompé n'est plus séduit par les sophismes d'un Écrivain qui n'a vu le commerce dont il parle que dans son cabinet, ou qui, s'il a voyagé, a négligé de soumettre ses projets au creuset de l'expérience, ainsi qu'au résultat d'un compte rigoureux.

Observation que l'on doit faire.

Mais, en convenant que ceux qui supposent la voie de la mer Rouge préférable ont des probabilités en leur faveur, on ne peut s'empêcher de faire une observation qui doit frapper les bons esprits. Les Vénitiens étaient en possession du commerce de l'Asie, lorsque les Portugais découvrirent le Cap de Bonne Espérance, sous la conduite de *Vasco* de *Gama*. Si les conquêtes de ceux-ci n'avaient fait que troubler le commerce de Venise, on ne verrait là qu'une suite des événemens ordinaires de la guerre; mais, lorsque le calme a été rétabli, pourquoi cette république n'a-t-elle pas repris des relations qui lui avaient été

si profitables? La réponse à cette question se présente d'elle-même : c'est que Venise n'a pu supporter la concurrence des autres Nations Européennes qui sont allées aux Indes par le Cap de Bonne Espérance.

On ne peut disconvenir que ce ne soit là une forte présomption contre la route de Suez ; cependant, comme ce n'est pas une démonstration, je vais comparer les deux routes :

1.° Dans l'état actuel de l'Égypte ;

2.° Dans la supposition qu'une Nation Chrétienne s'emparerait de cette partie de l'Afrique, et qu'elle s'y ferait assez respecter pour n'avoir rien à redouter des tentatives des Arabes sur les marchandises et les espèces qui circuleraient continuellement entre Suez et le Caire. Fidèle au plan que j'ai constamment suivi, j'écarterai tout esprit de système et je laisserai encore au calcul à prononcer sur la question.

Mais, avant de présenter ce parallèle, il est nécessaire de se fixer sur ce qu'on entend par le commerce de l'Inde, afin de comparer des choses égales par leur nature et de ne pas assimiler quelques opérations partielles avec l'ensemble de celles que les Européens font en Asie.

Nos relations avec cette partie du monde ont pour but de nous procurer ses productions. Trois moyens sont employés pour cela : les expéditions directes, celles indirectes et le cabotage d'Inde en Inde.

Par les premières, on envoie des fonds suffisans pour les achats projetés ; par les secondes, les bénéfices que l'on fait dans le pays suppléent à une partie des capitaux de l'Europe ; mais, dans ces deux cas, la valeur totale de ces fonds est composée d'un tiers en marchandises, les deux autres tiers sont en argent; enfin, dans le cabotage d'Inde en Inde, les sommes remises aux bâtimens ne s'élèvent plus qu'au tiers du montant de l'achat projeté. Il est même à remarquer que la partie en

marchandises est ici pour les trois quarts, et que le numéraire ne constitue à peu près que la valeur de l'autre quart (1).

Il est fâcheux sans doute que le commerce de l'Inde ne comporte pas une plus grande exportation de nos marchandises; mais celle qu'il procure est néanmoins précieuse : nous devons la conserver avec soin dans l'intérêt de notre industrie, et sur-tout comme un moyen de donner de l'extension à nos relations avec l'Asie, qui seraient bornées sans cela au seul numéraire que l'Europe pourrait y employer; ce qui les restreindrait beaucoup trop pour ses besoins.

Il résulte de ces trois sortes d'expéditions, que c'est par la première que nous achetons le plus chèrement; que la seconde est plus économique, et que la troisième est celle par laquelle les productions de l'Asie nous reviennent au moindre prix. Elles ont néanmoins chacune leurs avantages suivant les circonstances, et toutes sont profitables.

Telles sont les opérations commerciales que nous faisons en doublant le Cap de Bonne Espérance. C'est cet état des choses qu'il faut comparer avec ce que nous pouvons faire par la voie de Suez, afin de connaître quelle est celle de ces deux routes qui mérite la préférence.

Les expéditions indirectes sont-elles possibles par la mer Rouge?

On peut entrevoir la possibilité d'une expédition directe par la mer Rouge; mais en est-il de même de celles indirectes? On a vu que ces dernières tirent leurs avantages d'une suite de relâches, à la faveur desquelles on vend et l'on achète dans divers marchés, et qu'il résulte de ces opérations commerciales une série de bénéfices qui supplée à la faiblesse des capitaux. Prenons pour exemple l'expédition à Moka (2), pour laquelle un vaisseau

(1) Voyez, à la page 48 des considérations sur le commerce des Indes, comment on pourrait le faire sans envoyer du numéraire.

(2) Voyez le plan de celle qui est à la page 95.

part

part de l'Europe avec un capital de 618000 francs. Ira-t-il directement en Arabie, avec cette somme, acheter du café, de l'encens, de la gomme, de la myrrhe etc.? Mais alors le résultat de son voyage ne sera qu'un bénéfice de 293713 francs. Si, au lieu de cela, on va prendre à Pondichery pour 100000 roupies de toiles de demi-guinées bleues, qu'on se rende de là à la côte de Malabar, qu'on y parcoure les marchés de *Pontaura* et de *Cochin*, qu'on achète, pour une pareille somme, de poivre, girofle, sucre, tabac, riz, cardamome etc., et qu'on arrive ensuite à Moka avec une cargaison ainsi assortie de marchandises de l'Europe et de celles de l'Inde, on réalisera, au moyen des bénéfices à la vente, 154458 piastres gourdes. Cette somme forme un capital disponible, avec lequel on fera un achat qui donnera, en Europe, un profit net de 596424 francs, dont la proportion avec le montant de l'entière mise dehors sera de 71 pour cent, tandis que l'expédition directe n'en peut donner que 35. Les bénéfices de l'expédition indirecte sont donc doubles de l'autre, et cet avantage précieux n'est acquis que par une prolongation de quatre mois dans la durée du voyage (1).

Mais comment exécuter une semblable entreprise par la mer Rouge? Frétera-t-on un navire à Suez pour se rendre à Pondichery? En prendra-t-on un second quatre mois après, pour transporter ses marchandises à la côte de Malabar et trafiquer à *Pontaura* et à *Cochin?* Enfin faudra-t-il en noliser un troisième, pour aller faire sa traite à *Moka* et porter ensuite à *Suez* la cargaison achetée en Arabie? On conçoit toutes les difficultés d'une pareille entreprise et les frais énormes qu'elle entraînerait par le prix des divers affrétemens, des assurances

(1) Voyez le Chapitre où je traite du commerce de Moka.

multipliées, des frais de déchargemens et rechargemens etc. (1). Au lieu de cela, frétera-t-on un navire sur les bords de la mer Rouge, pour aller faire aux Indes les diverses opérations nécessaires et rapporter ensuite la cargaison de Moka à Suez? Mais il sera alors employé, pendant une année entière, à des navigations qui ne peuvent être confiées qu'à un État-Major Européen; or, on n'obtiendrait la jouissance d'un tel navire qu'à un prix qui pût dédommager son armateur des profits qu'il ferait en l'employant pour son propre compte, ce qui ruinerait l'entreprise (2).

Que l'on compare ces obstacles avec la facilité que procure un vaisseau parti d'Europe pour doubler le Cap de Bonne Espérance: il se rend à Pondichery dans la saison convenable; le temps, nécessaire aux affaires qu'il faut traiter dans ce marché, le retient jusques à l'époque où il convient d'en partir pour se rendre à la côte de Malabar; on effectue là les opérations mercantilles qui tiennent à l'exécution de son plan; on ne débarque dans chaque station que les marchandises que l'on a vendues; on embarque de suite celles dont on a fait l'achat; on a partout ses magasins avec soi, ainsi que ses moyens de transport; on ne dépend point d'affrétemens qui sont toujours incertains, et l'on remplit sa mission sans rencontrer d'autres cas fortuits que ceux qui tiennent aux événemens de la mer, dont des assurances faites à l'époque du départ mettent les armateurs à l'abri.

---

(1) On verra ci-après que ce n'est là qu'une partie des inconvéniens qu'on aurait à éprouver.

(2) Ce serait une erreur de croire que l'on trouverait des bâtimens à fréter à volonté dans chaque station; j'ai déjà dit que les Asiatiques ne font que de courtes navigations sur de petits bâtimens pour leurs propres affaires, à plus forte raison n'en font-ils pas de grandes dans l'espoir de gagner un fret.

Les expéditions indirectes sont impossibles par la mer Rouge, ainsi que le cabotage d'Inde en Inde.

Les opérations indirectes ne sont donc praticables que par le Cap de Bonne Espérance; et ceux qui voudraient les entreprendre par la mer Rouge, trouveraient dans l'exécution des difficultés sans nombre qui ruineraient leurs espérances et qui les obligeraient d'y renoncer.

Mais, si les opérations indirectes sont impossibles, combien plus le cabotage d'Inde en Inde l'est-il davantage, puisque le vaisseau est ici le principe des bénéfices ? Dira-t-on qu'on l'achetera et qu'on l'armera dans l'Inde? Je ne vois dans cette expédient qu'un moyen convenable aux maisons établies en Asie : or, c'est de nos relations avec cette partie du monde qu'il s'agit, et non du commerce que ceux qui l'habitent peuvent y faire ; encore éprouveraient-ils dans leurs retours par Suez un accroissement de frais qui les en détournera toujours.

Il faut donc déjà conclure que la voie de Suez interdit les deux sortes d'expéditions les plus profitables; voyons du moins si elle laisse à celles directes les avantages que la route du Cap de Bonne Espérance nous assure.

Feu M.r Seymandy, négociant à Marseille, obtint en 1784 le privilège exclusif du commerce de l'Asie par la voie de la mer Rouge ; il s'occupait à rassembler les fonds nécessaires à une entreprise qu'il croyait brillante, lorsqu'il me proposa d'aller en diriger les opérations en Asie. J'éprouvai quelque peine d'avoir à détruire les espérances de fortune qu'il avait fondé sur l'exercice d'un privilège qu'il croyait devoir lui donner un avantage décidé sur les compagnies de l'Europe; mais ce Négociant éclairé avait l'esprit trop juste pour ne pas se rendre à la vérité que je lui présentai : et il renonça à une entreprise qui aurait entraîné sa ruine et celle de ses associés.

C'est cette même vérité que je vais démontrer.

Comparaison des deux routes.

Je prends pour exemple une expédition à la côte de Malabar, comme la plus rapprochée de l'Égypte et, par préférence, celle

qui a pour objet d'aller acheter une cargaison partie en poivre et partie en toileries du Guzurat (1), parce qu'en donnant le compte des dépenses qu'elle aurait à supporter par la mer Rouge, j'établis une sorte de prix commun entre les frais des marchandises d'une grande valeur et celles d'un prix médiocre.

On verra, par le compte de cette expédition (2),

1.° Que l'achat des marchandises de l'Europe, expédiées dans l'Inde, s'élève à.......................... 385500 Fr.

2.° Que les piastres, qui sont au nombre de 100 mille, ont coûté........................ 525000

3.° Que les frais au départ, compris la commission, et les assurances jusques à Alexandrie, forment une somme de...................... 29565

Ce qui porte l'entière mise dehors à.... 940065 Fr.

4.° Que les frais de toute espèce, à payer depuis Marseille (3) à Alexandrie et de là jusques à la côte de Malabar, s'élèvent à la somme de............................. 278705 Fr.

(1) Voyez le plan de cette expédition, page 197, et le compte qui est à sa suite. Ce serait bien pire si j'avais pris pour terme de comparaison l'expédition à Moka, parce que celle-ci serait ruineuse. On verra, dans les comptes qui sont à la fin de ce chapitre, celui des frais énormes que le café de l'Arabie supporte en venant par Suez.

(2) Voyez ce compte à la fin de ce chapitre.

(3) Je choisis cette ville comme celle où le fret pour Alexandrie est à meilleur marché; il coûterait plus cher, si l'on partait de l'Orient ou de tout autre port de l'Océan.

5.°

Montant ci-contre....................	278705 Fr.
5.° Que les dépenses à faire pour le retour des marchandises de l'Inde montent à..........	285399
6.° Enfin, que la commission de vente en France et le magasinage augmentent le tout de.	28857
Ce qui porte la totalité des frais, par cette route, à....................	592961 Fr.

Comparons-les avec ceux que supporte une semblable expédition par le Cap de Bonne Espérance. En voici l'état:

Achat du vaisseau, son armement, avitaillement et trois mois d'avances à l'équipage........................	200000 Fr.
Assurances d'aller et de retour.............	126000
Dépenses de séjour et d'avitaillement dans l'Inde, 12000 roupies à 2 fr. 50 c^mes^.................	30000
Commission de vente en Europe............	37896
17 mois de salaires à l'équipage.............	40800
Gratification à l'État-Major..................	18000
Total......................	452696 Fr.
A déduire la valeur du vaisseau à son retour de l'Inde, évalué..........................	100000
Frais effectifs................	352696 Fr.

Cette voie assure donc une économie, dans les frais, de 240265 francs; ce qui est déjà fort important.

Mais ce n'est pas là tout. On a vu que ceux à payer jusques à l'arrivée à la côte de Malabar s'élèvent à 278705 francs; cette somme doit nécessairement être prise sur les 100 mille piastres

apportées de l'Europe, ce qui réduit celles disponibles à 46914. Ainsi les fonds de l'expédition par Suez éprouvent une réduction telle, qu'elle ne se présente plus dans les marchés de la côte de Malabar qu'avec un capital de 305587 roupies, pendant que celle par le Cap de Bonne Espérance en possède un de 407145 roupies.

L'achat de celle-ci sera donc de 101558 roupies de plus, faisant 253895 francs; aussi effectuera-t-elle une vente, en France, de.................................. 1794785 Fr.

Tandis que les marchandises venues par l'Égypte ne produiront que........................... 1292877

501908 Fr.

La différence dans la valeur des retours sera donc de 501908 fr., quoique les deux entreprises aient été faites avec les mêmes moyens.

Route de la mer Rouge ruineuse.

On n'est plus étonné sans doute de la ruine de celle par Suez. Quel est en effet son résultat? Un bénéfice de 4 $\frac{1}{10}$ pour cent, pendant que celle par la route que l'on suit aujourd'hui en donne 47 $\frac{1}{2}$.

Mais ces 4 $\frac{1}{10}$ pour cent peuvent-ils être considérés comme un profit liquide? On est forcé de reconnaître qu'ils doivent nécessairement éprouver des réductions; en effet, on a vu que les frais à faire pour le retour s'élèvent à 285399 francs, dont 250953 francs doivent être déboursés depuis Suez jusques à Alexandrie. Avec quoi le subrécargue les acquittera-t-il? Il n'a plus un coffre-fort dans lequel il puisse puiser des piastres, comme en allant dans l'Inde; tous les fonds y ont été employés; il faut donc que la maison qui aura fait l'entreprise fasse trouver en Égypte 47800 piastres gourdes, pour subvenir à des payemens indispensables. Mais cette somme, dont la rentrée ne peut

s'effectuer au plutôt que dans six mois, supportera un intérêt de.. 3 pour cent.

Une prime d'assurance d'entrée à Alexandrie.. 1

Un fret aussi de.......................... 1

Des commissions de passage et des frais de transport dans l'intérieur de l'Égypte, que l'on peut évaluer à.............................. 1

Voilà donc un surcroît de dépenses qui s'élève à 15000 francs.

L'expédition pourrait-elle être confiée à un seul homme?

D'un autre côté, peut-on confier à un seul homme la direction d'une affaire qui a coûté près d'un million? N'est-il pas exposé à des accidens dans une route périlleuse et fatigante? Ne peut-il pas éprouver une longue maladie ou perdre la vie? Qui est-ce qui surveillera alors des intérêts précieux? La prudence conseillera toujours de lui donner un adjoint; mais la commission d'usage devient insuffisante, il faudra l'augmenter; or, lors même qu'on n'allouerait que deux pour cent de plus, il en coûtera 15000 fr. qui, joints à pareille somme pour les frais des fonds envoyés en Égypte, feront ensemble 30000 francs; ce qui diminue de trois les 4 pour cent que l'expédition paraissait donner.

On dira peut-être que l'envoi des piastres pour payer les frais au retour est inutile; que le subrécargue vendra des marchandises à Suez et au Caire, pour y suppléer; mais on ne peut supposer qu'il en trouvât le débit aux mêmes prix qu'en Europe: ce serait peu sans doute que de ne les livrer qu'à six pour cent de moins, et, dans ce cas, il n'y aurait nulle économie. Mais ce serait bien pire, si ces marchandises éprouvaient une moins valeur de quinze pour cent, comme cela est présumable (1).

---

(1) On ne doit pas perdre de vue qu'il ne s'agit point ici des effets d'une expédition isolée, mais bien de pourvoir l'Europe des marchandises de l'Inde: or, si toutes celles qui doublent le Cap de Bonne Espérance passaient au Caire, et que les subrécargues fussent forcés d'y faire des ventes pour payer leurs frais, il en résulterait un avilissement considérable dans leurs prix.

On est donc obligé de conclure que, dans l'état actuel de l'Égypte, la route par Suez ne peut supporter la concurrence de celle du Cap de Bonne Espérance. Voyons quelles améliorations pourrait lui procurer une Puissance Chrétienne qui serait en possession de l'Égypte.

En examinant le second compte qui est à la suite de ce chapitre, on s'appercevra qu'elles se réduiraient à la suppression des droits perçus par le Pacha et par le Commandant du Caire. Je laisse subsister la douane de trois pour cent à l'entrée et à la sortie d'Alexandrie, parce qu'on ne peut supposer qu'un commerce considérable ne payât rien pour la protection continuelle qu'il faudrait lui accorder.

Il résulte de ce nouveau compte,

1.° Que les frais depuis Marseille jusques à la côte de Malabar s'élèveront, comme dans l'état actuel de l'Égypte, à	278705	Fr.
2.° Que ceux pour le retour des marchandises jusques au départ d'Alexandrie se trouvent réduits à....................................	189837	
3.° Que ceux d'Alexandrie en France montent à..	33834	
4.° Enfin, que la commission de vente en Europe et le magasinage sont un objet de.....	28857	
Ce qui porte la totalité des dépenses à.......	531233	Fr.
On a vu que celles par le Cap de Bonne Espérance ne vont qu'à......................	352696	
Donc il en coûterait encore de plus par Suez.	178537	Fr.

Mais, les dépenses d'entrée dans l'Inde étant les mêmes, le capital disponible à la côte de Malabar aura éprouvé la même réduction:

réduction : aussi la vente en France ne s'élèvera-t-elle, comme dans le premier compte, qu'à.................. 1292877 Fr.

Sur quoi il faut déduire :

1.° Pour la mise dehors........	940065 Fr.	1192593 Fr.
2.° Pour les frais de retour....	252528	

Bénéfice résultant de l'opération........ 100284 Fr.

Ce qui donne 10 $\frac{67}{100}$ pour cent sur le montant de la mise dehors. Mais ce bénéfice devra éprouver une diminution de trois pour cent, comme dans le premier compte et par les mêmes raisons. Il sera réduit alors à 7 ou 8, et conséquemment inférieur de 36 pour cent à celui de la même expédition par le Cap de Bonne Espérance.

Il faut donc encore conclure que, lors même que l'Égypte appartiendrait à une Puissance Chrétienne qui protégerait efficacement son commerce, celui de l'Inde par la mer Rouge ne pourrait supporter la concurrence des Nations qui le feraient par la route actuelle.

En effet, cette voie est surchargée de frais. Un dernier exemple en fournira une nouvelle preuve.

Je suppose le cas qui peut lui être le plus favorable : celui d'un particulier qui serait au Bengale et qui voudrait faire passer sa fortune en France, après l'avoir convertie en entier en marchandises fines. Deux moyens se présentent à lui. Il peut les expédier par le Cap de Bonne Espérance, ou bien par la mer Rouge. Que lui en coûtera-t-il par la première voie ? un fret qu'il payera à raison de 6 pour cent et des assurances qui en coûteront 4. Le tout lui reviendra à 10 pour cent de la valeur primitive, tandis que les frais par Suez, dépouillés même des

droits du Bacha et du Commandant du Caire, s'élèveront à 20 $\frac{1}{2}$ (1). On ne peut donc hésiter dans le choix.

Attribuerait-on enfin une économie de temps au passage par l'Égypte ? On va voir qu'elle se réduirait à peu de chose.

Les moussons qui se partagent l'année dans les mers de l'Asie ouvrent et ferment alternativement la communication entre la mer Rouge et la presqu'isle de l'Inde : l'une est celle du Sud-Ouest, qui commence dans les derniers jours de germinal (15 avril) et finit dans les derniers jours de vendémiaire (15 octobre); l'autre est celle du Nord-Est, qui commence à cette dernière époque et finit dans les derniers jours de germinal (15 avril). Par la première, on peut sortir de la mer Rouge pour se rendre à la côte de Malabar; mais on ne saurait y rentrer pendant sa durée. Celle du Nord-Est a des effets absolument contraires : c'est avec elle qu'on entre dans la mer Rouge, mais elle s'oppose à la sortie. La mousson du Sud-Ouest, qui ouvre la communication de la mer Rouge avec l'Inde, porte les vagues avec force sur la côte de Malabar, et, pendant qu'elle souffle, aucun bâtiment ne peut tenir dans les rades de cette côte; il n'y a de salut pour eux que dans le seul port de Bombay, qui les met à l'abri de tous dangers.

D'après ces mouvemens périodiques des vents, tout bâtiment qui sort de la mer Rouge pour aller trafiquer sur la côte de Malabar, doit venir se réfugier à Bombay pour y attendre le retour de la mousson du Nord-Est, pendant laquelle seule il peut fréquenter les diverses rades de cette côte. Il doit y hâter ses opérations, de manière à faire route pour rentrer dans la mer Rouge dans les premiers jours de germinal (1er avril); sans cela, la mousson de Sud-Ouest l'obligerait à se retirer de

(1) Voyez le compte de cet envoi, à la fin de ce Chapitre.

nouveau à Bombay, pour attendre celle qui la suit ; ce qui lui ferait perdre près de six mois.

Adaptons à ces mouvemens invariables des vents l'expédition dont il s'agit, afin d'en calculer la durée :

Le départ des marchandises et des piastres aura lieu de Marseille le 1er germinal (22 mars) et l'arrivée à Alexandrie	1 mois après.	
Temps nécessaire pour le déchargement du navire à Alexandrie, le transport à Rosette, au Caire et à Suez.	1	½
Route de Suez à Bombay.	1	
Séjour à Bombay pour attendre le changement de la mousson, afin de pouvoir naviguer le long de la côte de Malabar.	4	
Pendant ce temps, le subrécargue fera fabriquer les toiles dans le Guzurat.		
Attente d'un navire à Surate après le changement de la mousson, et temps nécessaire pour charger les toiles.	1	
Temps pour parcourir la côte de Malabar, acheter le poivre après la récolte qui a lieu en nivose et pluviose (janvier et février), le recevoir et le charger.	3	
Traversée pour retourner à Suez...........	1	½
Temps nécessaire pour débarquer les marchandises à Suez, assembler la caravane, les transporter au Caire, ensuite à Alexandrie, et les charger à bord du navire qui devra les transporter en Europe...	1	½
Traversée pour se rendre d'Alexandrie à Mar-		
	14 m. ½	

Ci-dernier..................	14 m. $\frac{1}{2}$	
seille : les vents d'Ouest qui règnent en été dans la Méditerranée la feront durer................	1	$\frac{1}{2}$
Quarantaine et déchargement après l'arrivée...	1	$\frac{1}{2}$
Durée totale de la Campagne..........	17 m. $\frac{1}{2}$	

Ce qui ne diffère que de deux mois et demi de la longueur du même voyage par le Cap de Bonne Espérance, qui en exige vingt. On doit, il est vrai, un retard de près de trois mois dans celui-ci à la relâche que la prudence conseille de faire à l'Isle de France, afin de ne pas s'exposer aux coups de vents qui ont lieu sur les parages du Cap de Bonne Espérance en prairial, messidor et thermidor (juin, juillet et août) (1). Il ne serait pas plus long sans cela, que celui par Suez ; aussi cette voie ne procurerait-elle aucune économie de temps dans les expéditions à la même côte qui ont un but différent de celle que j'ai citée ; lesquelles ne durent que 15 à 16 mois au plus, parce qu'elles peuvent être exécutées dans une saison qui permet d'éviter la relâche à l'Isle de France.

Il n'est donc aucun cas où la route de la mer Rouge puisse présenter, je ne dis pas des avantages sur celle du Cap de Bonne Espérance, mais seulement la parité dans les dépenses, puisque, dans l'opération la plus favorable, qui est celle où les fonds se trouveraient au Bengale, elle serait encore assujettie à des frais qui sont doubles et qui en détourneront toujours tout homme qui sait compter. Cette voie est donc fermée à jamais pour l'Europe; et cette conséquence, qui découle des calculs que je présente, est justifiée par l'événement, puisque les Vénitiens ont été

(1) Voyez les motifs qui déterminent cette relâche, page 199.

obligés

obligés d'abandonner leur commerce en Asie, depuis l'instant où les Portugais nous ont fait connaître un chemin qui nous assure les productions de cette partie du monde à beaucoup moins de frais (1).

L'Égypte consomme des productions de l'Inde; elle les paye à un prix qui donne des bénéfices à ceux qui les importent, cela n'est pas douteux; mais, s'ils voulaient dépasser ce marché et présenter leurs marchandises en Europe, en concurrence avec celles que la route du Cap de Bonne Espérance nous fournit, on les verrait bientôt renoncer à un commerce qui ne les dédommagerait seulement pas de l'intérêt de leurs avances.

---

(1) On voit que ce n'est pas la peine de s'occuper du rétablissement de ce canal qui réunissait autrefois la mer Rouge avec le Nil. Il est difficile de supposer qu'il pût exister long-temps dans un désert de sables tellement arides, que les vents ont sur eux la même influence que sur les eaux de la mer. C'est sur-tout celui que les Arabes appèlent *Kamsin* qui est le plus dangereux; ils lui ont donné ce nom, à cause de sa durée qui est d'environ cinquante jours: il règne pendant les mois de ventose et germinal (mars et avril); sa violence est telle, qu'il soulève quelquefois des montagnes de sable qu'il transporte fort loin et qui ont englouti des caravanes entières. On conçoit avec quelle rapidité ces masses de sable combleraient ce canal, qui leur doit sa destruction, selon toute les apparences. Si l'on parvenait au surplus à le garantir de cet accident, il ne procurerait qu'une faible diminution dans les frais de transport de Suez au Caire. On ne paye que cinq piastres d'Espagne pour chaque chameau; ils portent sept quintaux: c'est donc 3 francs 70 centimes qu'il en coûte par quintal; or, on ne peut espérer une grande économie par le canal, à cause des droits de péage qu'il faudrait établir pour son entretien, qui serait très-dispendieux.

COMPTE SIMULÉ D'UNE EXPÉDITION A LA CÔTE DE MALABAR par la mer Rouge et dans l'état actuel de l'Égypte, dont le but est de rapporter par la même route une cargaison en poivre et en toileries du Guzurat.

CARGAISON.	QUINTAUX.	TONNEAUX.	MONTANT de l'achat.
Fer en barre..........	3525 Q.x	176 T.x	60000 Fr.
Cuivre..............	1000	50	100000
Plomb en saumon......	475	24	10000
Clous divers..........	356	18	10000
Acier................	400	20	10000
Cordages de chanvre....	556	28	20000
Ancres et grappins.....	400	20	16000
Cochenille............	17	1	20000
Safran du Gâtinois......	....	....	4000
Papier commun........	240	12	12000
Velours de soie........	....	....	6000
Draps................	72	3 ¾	47500
Corail...............	8	1	30000
Vin rouge, 14300 bouteilles, en caisse de 50 bouteilles...........	429	26	20000
Eau-de-vie, 30000 bouteilles, en caisse de 50 bouteilles...........	850	52	20000
	8328 Q.x	431 T.x ¾	385500 Fr.
100 mille piastres gourdes, à 5 fr. 25 c^mes chaque.			525000
			910500 Fr.

Montant des parties ci-contre........ 910500 Fr.

Frais.

Commission d'achat à 2 p. % sur 385500 francs, montant des marchandises........	7710 Fr.	29565 Fr.
Idem à 1 p. % sur 525000 francs, montant des piastres.............	5250	
Magasinage et port des marchandises........................	5000	
Assurances d'entrée à Alexandrie à 1 $\frac{1}{4}$ p. % sur 928460 fr., montant des achats et des frais...........	11605	

Montant de la mise dehors............ 940065 Fr.

Frais de toute espèce, depuis Marseille à Alexandrie et de là jusques à la côte de Malabar.

Fret des marchandises pour Alexandrie sur 8328 quintaux, à 3 francs par quintal..........................	24984 Fr.
Idem sur 525000 francs du montant des piastres, à 1 pour cent.............................	5250
Douane à l'entrée en Égypte, sur 385500 francs du montant des marchandises..................	11565
Frais de débarquement à Alexandrie, magasinage et réembarquement sur les bateaux du pays, pour les transporter au Caire, à 1 pour cent.........	3855
Idem sur les piastres, à $\frac{1}{4}$ pour cent.........	1312
Commission de passage à Alexandrie, à 1 pour cent, sur le montant des marchandises.........	3855
Idem à $\frac{1}{2}$ pour cent, sur les piastres.........	2625
	53446 Fr.

Montant des parties ci-derrière.......	53446 Fr.
Transport des marchandises d'Alexandrie au Caire, à 1 ½ pour cent sur leur valeur.........	5832
Magasinage au Caire et port en magasin, à ½ pour cent.....................................	1977
Commission de passage au Caire, à 1 pour cent, sur les marchandises..........................	3855
Idem sur les piastres, à ¼ pour cent.........	1312
Transport du Caire à Suez de 8328 quintaux de marchandises, à raison de sept quintaux par chameau, et, pour 1187 chameaux à 5 piastres gourdes, 5935 piastres, à 5 fr. 25 c^mes^........	31169
Au Chef Arabe, conducteur de la caravane du Caire à Suez, ½ pour cent sur la valeur des marchandises et des piastres, montant ensemble à 842250 francs (1)...........................	4211
Magasinage à Suez, port en magasin et de là à bord du navire pour l'Inde.................	1977
Commission de passage à Suez, à 1 pour cent sur les marchandises..........................	3855
Idem sur les 87 mille piastres gourdes restantes, à ¼ pour cent..............................	1088
Fret du navire de Suez dans l'Inde sur 432 tonneaux de marchandises, à 300 fr. par tonneau.	129600
Idem sur les piastres, réduites alors à 79250, à 2 pour cent..............................	8321
Assurances de Suez dans l'Inde, à 4 pour cent	
	246643 Fr.

(1) Cette somme se trouve réduite, à cause des frais payés jusques là, en piastres.

sur

Montant des parties ci-contre	246643	Fr.
sur 801562 francs, montant des marchandises et des piastres restantes	32062	
Total des frais jusques à la côte de Malabar. .	278705	Fr.

Ce qui réduit les piastres disponibles dans l'Inde à 46914.

VENTE dans L'INDE.

Les marchandises de l'Europe, qui composent la cargaison d'entrée en Asie, se montent, avec les frais, à	398210	Fr.
Bénéfice à 30 pour cent, à la vente....	119462	
Produit brut des marchandises.	517672	Fr.
Lesquels 517672 francs, réduits en roupies, font	207068	R.s
Les 46914 piastres restantes, échangées à 210 roupies pour 100 piastres, produiront.	98519	
Somme à employer dans l'Inde.	305587	R.s

ACHATS dans L'INDE.

500 candils de poivre, à 150 roupies le candil. .	75000	R.s
En diverses toileries et cotons filés du Guzurat.	213289	
	288289	R.s
Commission pour la vente et pour les achats dans l'Inde, à 6 pour cent.	17298	
Somme égale au produit de la cargaison.	305587	R.s

Frais de toute espèce à payer depuis l'Inde jusques en Europe.

Fret de la côte de Malabar jusques à Suez, sur 500 candils de poivre pesant 300000 livres, à 1600 livres pour le tonneau (1): font 187 tonneaux, à 300 francs le tonneau..... 56100 Fr.

Idem sur 213289 roupies, valeur des toileries et des cotons filés, à 5 pour cent : 10664 roupies, à 2 francs 50 c^mes^........................ 26660

Assurance de l'Inde à Suez, sur 305587 roupies, faisant 763967 francs, à 4 pour cent.......... 30557

Frais de débarquement des marchandises à Suez, magasinage, port en magasin et commission de passage, à 1 pour cent...................... 7639

Port des marchandises de Suez au Caire, comme suit :

500 chameaux pour porter le poivre, à 5 piastres gourdes par chameau : 2250 piastres, à 5 francs 25 c^mes^ chaque.............................. 18388

Pour les toileries et les cotons filés, s'élevant à 226086 roupies, faisant 565215 francs, à 1 ½ pour cent, suivant l'usage.................. 8478

Au Chef Arabe, commandant la caravane, ½ pour cent sur 763962 francs, montant des marchandises.................................. 3819

151641 Fr.

(1) Le poivre étant d'un grand encombrement, l'usage en a fixé le tonneau à 1600 livres, poids de marc.

Montant des parties ci-contre.......		151641	Fr.
Droits du Bacha du Caire, à 5 pour cent....		38198	
Droits du Commandant, à 2 ½ pour cent.....		19099	
Magasinage, port en magasin et commission de passage au Caire, à 1 pour cent...............		7639	
Fret des bateaux pour transporter les marchandises du Caire à Alexandrie, à ½ pour cent.....		3819	
Magasinage, port en magasin et commission de passage à Alexandrie, à 1 pour cent............		7639	
Douane à Alexandrie, à 3 pour cent.........		22918	
Montant des frais jusques à la sortie d'Alexandrie.		250953	Fr.
Fret d'Alexandrie en Europe, sur 3000 quintaux de poivre, à 4 francs par quintal.	12000 Fr.		
Idem sur les toileries et les cotons filés, à 1 ½ pour cent sur leur valeur.	8478		
Assurances de sortie d'Alexandrie en Europe, sur 763967 fr., montant des marchandises, et de 250953 fr., de celui des frais qu'elles ont fait jusques à leur sortie d'Égypte, faisant ensemble 1014915 francs, à 1 pour cent..........................	10149	34446	Fr.
Frais de quarantaine en Europe, sur 763962 francs du montant des marchandises, à ½ pour cent.....	3819		
Total des frais......................		285399	Fr.

Vente en Europe.

3000 quintaux de poivre, réduits à 2760 quintaux à cause du déchet, estimé à 8 pour cent, à 140 fr. le quintal. 386400 Fr.

Toileries et cotons filés du Guzurat : leur achat dans l'Inde monte à 213289 roupies qui, à 2 francs 50 cmes, font....................	533222 Fr.	906477 Fr.
Ces marchandises donnent ordinairement, en Europe, un bénéfice brut de 70 pour cent............	373255	
Produit brut..........................		1292877 Fr.

Sur quoi il faut déduire :

Le montant des frais des marchandises, depuis l'Inde jusques en Europe, suivant l'état en détail ci-dessus......................	285399 Fr.	1254321 Fr.
Commission à la vente, à 2 pour cent.........................	25857	
Magasinage et port en magasin.	3000	
Le montant de la mise dehors, au départ de l'Europe..........	940065	
Bénéfice résultant de l'opération.......		38556 Fr.

Ou 4 $\frac{1}{10}$ pour cent, au lieu de 47 $\frac{1}{2}$ que donnerait le voyage par le Cap de Bonne Espérance.

COMPTE

COMPTE SIMULÉ D'UNE EXPÉDITION A LA CÔTE DE MALABAR par la mer Rouge, dans la supposition que l'Égypte appartiendrait à une Puissance Chrétienne, et dans le but de rapporter par la même voie une cargaison en poivre et en toileries du Guzurat.

Le montant de la mise dehors, comme dans le compte précédent .... 940065 Fr.

Les frais jusques à la côte de Malabar étant les mêmes, les fonds disponibles dans l'Inde seront aussi de..... 305587 R.s

ACHATS dans L'INDE.

500 candils de poivre, à 150 roupies le candil...	75000 R.s
En diverses toileries et cotons filés du Guzurat..	213289
	288289 R.s
Commission pour la vente et les achats dans l'Inde, à 6 pour cent........................	17298
Somme égale au produit de la cargaison..	305587 R.s

FRAIS DE TOUTE ESPÈCE à payer depuis l'Inde jusques en Europe.

Fret de la côte de Malabar jusques à Suez, pour 500 candils de poivre pesant 300000 livres, à 1600 livres pour le tonneau, suivant l'usage : font 187 tonneaux, à 300 fr. par tonneau. 56100 Fr.

Montant des parties ci-derrière	56100	Fr.
Fret sur 213289 roupies, de la valeur des toileries et des cotons filés, à 5 pour cent : 10664 roupies, à 2 francs 50 cmes.	26660	
Assurance de l'Inde à Suez, sur 305587 roupies, faisant 763967 francs, à 4 pour cent	30557	
Frais de débarquement des marchandises à Suez, magasinage, port en magasin et commission de passage, à 1 pour cent	7639	
Port des marchandises de Suez au Caire, comme suit :		
500 chameaux pour porter le poivre, à 5 piastres gourdes par chameau : 2250 piastres, à 5 francs 25 cmes.	18388	
Pour les toileries et les cotons filés, s'élevant à 226086 roupies, faisant 565215 francs, à 1 ½ pour cent, suivant l'usage	8478	
Magasinage, port en magasin et commission de passage au Caire, à 1 pour cent	7639	
Fret des bateaux pour transporter les marchandises du Caire à Alexandrie, à ½ pour cent	3819	
Magasinage, port en magasin et commission de passage à Alexandrie, à 1 pour cent	7639	
Douane à la sortie d'Alexandrie, à 3 pour cent ..	22918	
Montant des frais jusques à Alexandrie ..	189837	Fr.

Montant des parties ci-contre.........		189837 Fr.
Fret depuis Alexandrie jusques en Europe, comme suit :		
Sur 3000 quintaux de poivre, à 4 francs par quintal..........................	12000 Fr.	
Idem sur les toileries et les cotons filés, à 1 ½ pour cent...........	8478	
Assurances d'Alexandrie en Europe, sur 953799 fr., prix auquel les marchandises reviennent, y compris les frais qu'elles ont fait jusques à leur sortie d'Égypte, à 1 pour cent.	9537	33834 Fr.
Frais de quarantaine en Europe, à ½ pour cent, sur 763962 francs...	3819	
Total des frais..........................		223671 Fr.

VENTE en EUROPE.

3000 quintaux de poivre, réduits à 2760 quintaux à cause du déchet, estimé à 8 pour cent, à 140 fr. le quintal.		386400 Fr.
Toileries et cotons filés du Guzurat : leur achat dans l'Inde monte à 213289 roupies qui, à 2 francs 50 cmes, font....................	533222 Fr.	
Ces marchandises donnent ordinairement, en Europe, un bénéfice brut de 70 pour cent...........	373255	906477 Fr.
Produit brut..........................		1292877 Fr.

Montant des parties ci-derrière....... 1292877 Fr.

Sur quoi il faut déduire:

Le montant des frais des marchandises, depuis l'Inde jusques en Europe, suivant l'état en détail, ci..............................	223671 Fr.	
Commission à la vente en Europe, à 2 pour cent, sur le produit brut des marchandises...................	25857	
Magasinage et port en magasin.	3000	
Total des frais........	252528 Fr.	1192593 Fr.
Montant de la mise dehors.....	940065	
Bénéfice résultant de l'opération.......		100284 Fr.

Ou 10 $\frac{67}{100}$ pour cent; ce qui laisse un avantage de 36 $\frac{83}{100}$ pour cent à la route par le Cap de Bonne Espérance.

COMPTE SIMULÉ *des frais de 13 balles de café expédiées de* MOKA *pour* MARSEILLE, *par la voie de la mer Rouge et dans l'état actuel de l'Égypte, comparé avec un pareil envoi fait par le Cap de Bonne Espérance.*

13 balles de café pesant ensemble 5200 livres, acheté à Betelfagui, à 75 centimes la liv., tous frais compris. 3900 Fr.

FRAIS (1).

Fret de Moka à Suez, à 4 talers par balle, faisant pour 13 balles 52 talers, à 5 francs 75 c^mes........ 299 Fr.

(1) Le tarif de ces frais m'a été fourni par M.r Magalon, ancien négociant au Caire, et, depuis, Consul général en Égypte.

Assurance

Montant des parties ci-contre.....	299 Fr.	
Assurance à 4 pour cent................	156	
Transport de Suez au Caire, à 2 talers ½ par balle : 32 talers ½, à 5 francs 75 cmes...	186 Fr.	87 cmes
Au Commandant de la caravane de Suez au Caire, un sequin fondoucli par balle : 13 sequins, à 11 francs 25 cmes chaque.........	146	25
Au Pacha du Caire, 4 sequins fondoucli par balle; et pour 13 balles, 52 sequins, à *Idem.*	585	
Au Commandant de la ville du Caire, 15 talers par balle; et pour 13 balles, 195 talers, à 5 francs 75 cmes................	1121	25
Commission de passage au Caire, à 1 pour cent..................................	39	
Fret du Caire à Rosette, à 10 francs par balle..................................	130	
Commission de passage à Rosette, à 1 pour cent..................................	39	
Fret de Rosette à Alexandrie, à 5 francs par balle..............................	65	
Commission de passage à Alexandrie, à 1 pour cent..............................	39	
Divers ports pendant le trajet, à 3 francs par balle..............................	39	
Douane de sortie d'Alexandrie, sur 3900 fr. du montant du café, et 2745 fr. dont sa valeur est augmentée par les frais, faisant ensemble 6645 francs, à 3 pour cent................	199	35
	3044 Fr.	72 cmes

Montant des parties ci-derrière...	3044 Fr. 72 cmes
Fret d'Alexandrie à Marseille, à 16 francs par balle....................................	208
Assurances d'Alexandrie à Marseille, sur 6500 francs, à 1 pour cent...............	65
Frais de quarantaine, à 1 pour cent.....	65
Montant des frais...............	3382 Fr. 72 cmes

Ce qui s'élève à 86 $\frac{72}{100}$ pour cent sur le montant de l'achat.

COMPTE SIMULÉ des frais de 13 balles de café expédiées de MOKA pour l'EUROPE, par la route du Cap de Bonne Espérance.

13 balles de café, pesant ensemble 5200 livres, poids de marc, à 75 cmes la livre..................................	3900 Fr.

FRAIS.

Assurance de l'Inde en Europe, sur 3900 francs, à 4 pour cent..	156 Fr.
Fret de 3 tonneaux que peuvent cuber les 13 balles, à 400 francs par tonneau..............	1200
Montant des frais....................	1356 Fr.

Ou 34 $\frac{77}{100}$ pour cent sur le montant de l'achat; ce qui laisse un avantage de 51 $\frac{19}{20}$ pour cent à la route du Cap de Bonne Espérance sur celle de la mer Rouge.

COMPTE SIMULÉ des frais d'une balle toileries du Bengale, expédiée pour MARSEILLE *par la voie de la mer Rouge, sans payer les droits du Bacha et du Commandant du Caire, comparé avec le même envoi par la voie du Cap de Bonne Espérance.*

1 balle toileries, de la valeur de..............	2000 Fr.

FRAIS.

Assurances de l'Inde à Suez, à 4 pour cent..	80 Fr.
Fret du navire à 6 pour cent, suivant l'usage.	120
Frais de débarquement et présent d'usage à Suez, à ½ pour cent............................	10
Transport au Caire et magasinage, à 1 ½ pour cent......................................	30
Commission de passage au Caire, à ½ pour cent.	10
Transport du Caire à Rosette...............	10
Commission de passage à Rosette............	10
Transport de Rosette à Alexandrie...........	6
Commission de passage à Alexandrie.........	10
Divers ports pendant le trajet de Suez à Alexandrie................................	3
Douane à la sortie d'Alexandrie, à 3 pour cent.	60
Assurance d'Alexandrie en Europe, à 1 pour cent.	20
Fret d'Alexandrie à Marseille, à 1 pour cent...	20
Frais de quarantaine, à 1 pour cent..........	20
Montant des frais....................	409 Fr.

A raison de 20 francs 45 c[mes] pour cent sur la valeur de la marchandise.

COMPTE SIMULÉ des frais d'une balle toileries du Bengale, expédiée pour l'EUROPE par la route du Cap de Bonne Espérance.

1 balle toileries, de la valeur de............	2000 Fr.

FRAIS.

Assurance de l'Inde jusques en Europe, à 4 pour cent...	80 Fr.
Fret à 6 pour cent........................	120
Montant des frais....................	200 Fr.

Ou 10 pour cent sur la valeur de la marchandise; ce qui laisse un avantage de 10 $\frac{45}{100}$ pour cent à la route du Cap de Bonne Espérance sur celle de la mer Rouge.



NOTE SUPPLÉMENTAIRE.

J'AI dit, dans le Chapitre I.er de cet Ouvrage, page 18, en parlant des moyens de désinfecter l'air dans les entreponts des navires :

« C'est à Guiton-Morveau qu'il appartient d'adapter cet utile » procédé aux besoins des navires; de le rendre facile pour des » hommes qui n'ont aucune notion de chimie ; d'indiquer un » appareil simple, exempt des inconvéniens du feu si fort à » craindre dans un bord, etc. »

J'étais informé alors des procédés de cet habile Chimiste pour désinfecter l'air, des succès qu'il avait eu; mais je n'avais pas lu son ouvrage sur cet objet intéressant, et j'ignorais qu'il avait indiqué un moyen à l'abri de tout danger. Ce n'est que depuis peu que, méditant sur l'utilité d'une découverte si précieuse pour l'humanité et qui fait tant d'honneur à son Auteur, je me suis occupé à lire son traité sur les moyens de désinfecter l'air, et que j'ai vu, avec satisfaction, le passage suivant à la page 394 :

« Ce n'est pas seulement pour rassurer contre les dangers du » feu que je crois devoir insister ici sur la possibilité des fumi- » gations à froid, même par l'acide muriatique, si l'on est en » droit d'espérer que ces moyens préservatifs seront enfin adoptés » dans les hospices, sur les vaisseaux, partout où il y aura » réunion de malades sous la vigilance d'une Administration ; » que ces opérations y seront à l'avenir pratiquées avec régu- » larité ; que l'on y sera en tout temps approvisionné de matière » et d'ustensiles nécessaires. Combien de fois n'arrivera-t-il pas » que les particuliers, même les plus aisés, se refuseront ce » secours, qu'ils s'en dissimuleront le besoin, s'ils sont obligés

» de recourir à un homme de l'art, ou seulément de se pourvoir » de quelque appareil d'un usage plus familier ! Il faut encore » écarter ces obstacles; voici une recette à la portée de tout le » monde :

» Ayez un flacon d'acide sulfurique concentré (huile de vitriol » du commerce),

» Un grand gobelet de verre

» Et du sel commun.

» Le gobelet placé à terre ou sur une table au milieu de » l'appartement, mettez au fond une bonne cuillerée de sel » commun ou de cuisine, et versez, à trois ou quatre reprises » et par intervalle, la valeur en tout d'un petit verre à liqueur » d'acide sulfurique. A chaque versement il se dégagera une » quantité de vapeurs qui finiront par remplir l'espace et atteindre » tous les miasmes fétides ou malfaisans, sans causer aucune » incommodité aux assistans. »

Il n'est rien de plus simple que ce procédé; tous les inconvéniens sont écartés, le feu sur-tout qui aurait pu effrayer beaucoup de marins et qui aurait servi de prétexte à plusieurs autres pour justifier leur négligence. Trois ou quatre gobelets, employés de cette manière et placés à distances égales, suffiront pour purifier l'entrepont le plus infect; et cette opération répétée deux fois par jour assurera, dans les navires négriers, une salubrité qui écartera toute contagion, conservera la vie des esclaves et assurera le succès de l'expédition. Ceux qui négligeraient d'obtenir par quelques soins des avantages aussi précieux, seront sans excuses et ne pourront accuser qu'eux des malheurs qu'ils éprouveront.

Je me suis empressé d'ajouter cette note à mon Ouvrage, afin de mettre les Navigateurs, qui le liront, en état d'user d'un moyen salutaire que j'avais indiqué, mais qui laissait à désirer un procédé facile pour s'en servir.

CONSIDÉRATIONS

SUR

LE COMMERCE DE L'INDE.

J'AI parcouru, dans le cours de cet ouvrage, tous les marchés de l'Asie où les Européens vont commercer; j'en ai désigné les divers produits, et j'ai fait connaître ceux de nos articles qui leur sont propres. Les détails dans lesquels je suis entré fourniront à mes Lecteurs les données nécessaires pour se former une juste idée de nos relations avec cette partie du monde, des soins plus ou moins étendus que mérite un commerce, en faveur et contre lequel tant d'écrivains ont parlé, tant de détracteurs et de panégyristes se sont élevés, et que le monopole et la liberté se disputent depuis près de deux siècles.

Après avoir rempli la tâche que je m'étais imposée, je crois devoir examiner des questions que je n'ai fait qu'indiquer dans quelques endroits, et notamment dans mon introduction. Leur importance, l'influence qu'elles peuvent avoir sur les décisions du Gouvernement, enfin les efforts que l'obstination et l'intérêt particulier opposeront sans doute encore au droit qu'ont tous les Français de participer à un commerce avantageux, me déterminent à les traiter avec plus d'étendue. Je ne considère pas si elles sont au-dessus de mes forces, je ne me laisse point arrêter par les difficultés qu'elles présentent; j'espère que le zèle et le sentiment

de ma conviction me tiendront lieu de lumières. Je livre mes réflexions aux hommes judicieux, et je verrai toujours avec plaisir, qu'en détruisant les erreurs dans lesquelles je puis être tombé, ils fournissent au commerce, et conséquemment à l'État, des moyens de prospérité plus assurés.

Je vais considérer le commerce de l'Inde :

1.° Dans ses rapports avec l'industrie nationale;

2.° Dans son influence sur la balance de commerce.

J'établirai ensuite la certitude des principes sur lesquels ses bénéfices sont fondés.

Enfin, j'examinerai quels sont les moyens les plus propres à le faire prospérer.



Du Commerce de l'Inde considéré dans ses rapports avec l'industrie nationale.

Pour nous former de justes idées à cet égard, examinons, avec soin, les différentes productions de l'Asie; voyons, dans le plus grand détail, les objets qu'elle nous offre; mais, pour ne pas nous égarer dans cette sorte d'analyse, je vais les diviser en deux classes. La première comprendra les matières premières; je rangerai, dans la seconde, les produits de l'industrie.

TABLEAU des Productions de l'Asie.

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUITS de L'INDUSTRIE.
ARABIE.		
Moka	Café.	
	Myrrhe.	
	Encens.	
	Gomme arabique.	
	Séné.	
	Aloès.	
	Ambre gris.	
	Baume de la Mecque.	
Mascate	Gomme.	
	Encens.	
PERSE.		
Bassora	Vieux cuivre de Perse.	
	Dattes.	
	Eau de rose.	
	Fruits secs.	
	Noix de galle.	
	Racines de garance.	

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUITS de L'INDUSTRIE.
ISLES MALDIVES.	Cordages de Kaire. Cauris.	
COTE DE MALABAR.		
ANJINGA.......	Cordages de Kaire. Poivre.	Toiles et mouchoirs communs.
TRAVANCOUR..	Poivre. Riz. Cocos. Noix d'Arec. Cardamome. Cannelle commune. Cordages de Kaire.	Toiles et mouchoirs communs.
COCHIN.........	Bois de Teck. Poivre. Safran d'Inde. Tamarin.	
CALICUT.......	Poivre. Safran d'Inde. Bois de sandal. Cardamome. Noix d'Arec. Tamarin. Ailerons de requins.	
MAHÉ...........	Poivre.	
TALICHERY...	Poivre. Bois de sandal.	

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUITS de l'INDUSTRIE.
CANANOR......	Poivre. Cardamome. Blancs de cocos. Riz.	
MANGALOR.....	Poivre. Riz.	
ONOR..........	Poivre. Riz.	
GOA............	Poivre. Tamarin. Gingembre. Toiles communes.	
BOMBAY...	Entrepôt de toute espèce de marchandises de Surate et du Guzurat.	
SURATE........	Coton en bourre. Blé et divers autres grains.	Coton filé. Toiles bleues et à carreaux. Toiles rayées. Toiles doutis. Baffetas. Gazes de Bairapour. Mousselines à raies en or, à l'usage des Turcs. Toiles peintes d'Amadabat, à l'usage de l'Asie.

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUITS de L'INDUSTRIE.
SUITE de l'article de SURATE........		Étoffes de soie et coton, avec or et argent, à l'usage de la Perse. Étoffes de soie. Chaals en laine.
BAROTSCH.....	Coton en bourre. Blé. Divers autres grains.	Coton filé. Toiles doutis. Toiles de coton fines. Toiles communes bleues rayées et à carreaux, propres pour la traite des Noirs. Chittes. Étoffes de soie, et soie et coton. Tapis pour couvertures de lits.
CAMBAYE......	Coton en bourre. Indigo. Borax. Cumin. Gingembre. Morfil. Blé. Orge.	Coton filé. Toiles de coton blanches, de diverses finesses. Toiles d.° pour les voiles des bâtimens indiens. Chittes. Étoffes de soie. Tapis pour couvertures de lits.

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUITS de L'INDUSTRIE.
CEYLAN........	Riz. Poivre. Tamarin. Gingembre. Tabac. Cardamome. Noix d'Arec. Cocos. Cire. Soufre. Café. Morfil. Cannelle. Racines pour les teintures. Pierres précieuses. Perles.	Toiles communes pour la consommation du pays.
COTES DE COROMANDEL ET D'ORIXA.		
PONDICHERY ET MADRAS... On y trouve tous les articles qui se fabriquent aux côtes de Coromandel et d'Orixa.		Organdis. Mouchoirs organdis. d.° stinquerque de côte. d.° percale de côte. d.° Burgos. d.° à vignettes.

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUITS de l'INDUSTRIE.
Suite de l'article de PONDICHERY ET MADRAS...		Mouchoirs *dit* Madras. d.° Masulipatan. d.° Vintépaléon. d.° Narpely. d.° Paliacate. Bétilles de côte. d.° Tiranamellé. Doréas Tiranamellé. Tarnatanes. Percales. Basins. Toiles de Ceylon. d.° de Tanjaour. d.° de Maduré. d.° de Permacouty. d.° Nékanias. d.° Chasselas. d.° Bajutapaux. d.° Néganepaux. d.° Cambaye. d.° Guingans. d.° quatre fils. d.° bleues. Guinées blanches, de diverses qualités et finesses. Toiles *dites* du Nord.

BENGALE.

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUIT de L'INDUSTRIE.
BENGALE...	Musc.	
	Opium.	
	Salpêtre.	
	Borax.	Garras.
	Bois de teinture.	Baffetas.
	Blé.	Emertis.
	Riz.	Hamans.
	Soie.	Adatis.
	Safran d'Inde.	Doréas.
	Laque.	Malemoles.
	Camphre.	Nansouques.
	Squine.	Tamjebs.
	Gingembre.	Terindins.
	Indigo.	Soieries.
	Sucre.	
	Diamans.	
	Rubis.	
ISLE DE SUMATRA.	Poivre.	
	Benjoin.	
	Camphre.	
	Nids d'Alcyons.	
	Poudre d'or.	
	Rotins.	
PULO-PINAM.	Riz.	
	Calin.	
	Rotins.	

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUIT de L'INDUSTRIE.
MALACA........	Poivre. Calin. Benjoin. Sagou. Bois pour les teintures. Noix d'Arec. Rotins. Cire.	
TRONGANON...	Poivre. Calin. Cire. Rotins.	
BATAVIA.......	Sucre. Riz. Araque. Nids d'Alcyons. Noix d'Arec. Poivre. Café.	
BORNEO........	Poivre. Sagou. Camphre. Benjoin. Sang-dragon. Rotins. Bois de construction. dito noir.	

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUIT de L'INDUSTRIE.
Suite de l'article de BORNEO........	Écaille. Nids d'Alcyons.	
ISLES MOLUQUES..	Girofle. Muscade. Macis.	
COCHINCHINE..	Bois de rose. d'ébène. de fer. de sapan. de sandal. d'aigle. de calambac. Gomme gutte. Résine. Baumes. Vernis. Huile de bois. Riz. Sucre. Noix d'Arec. Bétel. Cannelle. Poivre. Thé. Soie écrue. Coton. Aloès.	

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUIT de L'INDUSTRIE.
SUITE de l'article de COCHINCHINE..	Indigo. Laque. Salpêtre. Miel. Cire. Musc. Indigo vert. Nids d'Alcyons. Cornes de Rinocéros. Morfil. Écaille.	
CHINE.........	Thé. Cannelle. Badiane, ou anis étoilé. Mercure, ou vif argent. Camphre. Toutenague. Sang-dragon. Borax. Sucre. Rhubarbe. Squine. Musc. Soie.	Soieries. Toiles de Nankin. Porcelaines.
ISLES PHILIPPINES.	Sucre. Riz. Tabac.	

SUITE

LIEUX où les Marchés sont situés.	MATIÈRES PREMIÈRES qu'ils FOURNISSENT.	PRODUIT de L'INDUSTRIE.
SUITE de l'article des ISLES PHILIPPINES.	Coton. Indigo. Cire. Huiles. Bois d'ébène. de sapan. de teinture. Rotins. Casse. Alun. Salpêtre. Écaille. Nacre de perles. Fer. Cuivre. Nids d'Alcyons. Poissons salés. Holothuries. Cuirs secs.	
JAPON..........	Riz. Blé. Camphre. Fer. Cuivre.	

Il était nécessaire de présenter ce Tableau, pour donner une idée exacte des productions de l'Asie. Placé à la suite d'un

ouvrage où j'ai traité de chacun de ses marchés en particulier, il offre une vérification facile à ceux chez lesquels il pourrait inspirer des doutes.

On ne verra point sans quelque étonnement que, sur trente-quatre marchés que les Européens fréquentent, vingt-six ne possèdent que des matières premières, six autres les présentent en concurrence avec les productions industrielles, et que les villes de Pondichery et de Madras sont les seules où l'on ne trouve que des objets ouvrés.

Il n'est personne qui ne convienne que l'importation des matières premières ne soit le véhicule de l'industrie; d'où il suit que celles de l'Asie doivent être accueillies comme celles des autres parties du monde.

La suppression du commerce de l'Inde porterait donc un coup funeste à nos manufactures, en les privant des productions de ces fertiles contrées ; mais ce mal ne serait pas le seul qui résulterait d'un semblable système : après leur avoir ôté une grande partie de leur aliment, on leur enleverait encore un débouché précieux, qui s'accroîtra à mesure que nos relations commerciales s'étendront dans l'Inde, et sur-tout, lorsque, par l'effet d'une salutaire émulation, nos fabricans rivaliseront de perfection entr'eux.

Sur quoi se sont donc fondés plusieurs Écrivains qui n'ont pas hésité de proscrire le commerce de l'Asie, et qui, par une contradiction frappante, se portaient en même temps les défenseurs de l'industrie française ? D'où venait leur erreur ? De ce qu'ils ne connaissaient l'Inde que par ses toiles, ses mousselines, ses mouchoirs, et non par les trésors inépuisables qu'elle possède dans les productions de sa culture. Il est vrai que nos compagnies exclusives avaient opéré de manière à ne la faire connaître que sous ce premier point de vue ; leurs principales importations consistaient en objets ouvrés ; elles ne présentaient dans leurs

ventes que peu d'articles utiles à nos manufactures. La compagnie Anglaise avait suivi et suit encore le même systême ; mais on a vu que, dès que le Parlement eut permis aux particuliers le commerce que la compagnie ne voulait pas faire, l'importation annuelle des matières premières de l'Asie s'est élevée à la somme considérable de soixante et douze millions de notre monnaie (1).

Dès ce moment, l'industrie de l'Angleterre a pris une nouvelle vie; les prix des matières nécessaires à ses fabriques ont diminué; leurs produits ont éprouvé une baisse proportionnée, et leur débouché a reçu une grande extension dans toute l'Europe.

Cet exemple est décisif. Que l'on proscrive, si on le croit nécessaire, tous les objets fabriqués en Asie ; mais allons du moins y chercher les matières premières qui enrichissent l'Angleterre ; rapportons, chaque année, comme elle, pour soixante et douze millions en coton en bourre, indigo, sucre, et dans les articles que la compagnie Anglaise n'importe point; joignons-y le thé, le poivre, le café, la soie et tous les objets du même genre que cette association s'est réservée; et la totalité de nos retours s'élevera au-delà de cent millions par an.

Combien, dans ce cas, notre commerce en Asie ne serait-il pas encore brillant ! De combien n'excéderait-il point celui que faisaient nos compagnies exclusives, dont les importations annuelles s'élevaient à peine à quatorze millions ? Nous n'en aurons cependant rapporté rien d'ouvré; et, loin que nos manufactures aient à se plaindre, elles auront acquis, au contraire, un aliment précieux à leur activité, et elles pourront désormais rivaliser avec avantage celles de l'Angleterre.

Le commerce de l'Inde peut donc se trouver dans un état de splendeur, sans nuire à notre industrie.

Examinons maintenant si l'importation des objets ouvrés est

(1) Voyez l'Introduction, page xxvij.

tolérable, ou si elle porte véritablement un coup funeste aux fabriques nationales.

Il est des objections qui acquièrent du poids à force d'être répétées; elles deviennent des principes que l'on n'ose plus attaquer, lorsqu'elles n'ont pas été détruites par une réfutation complète. Je vais essayer de jeter quelques lumières sur une question aussi importante, et si l'évidence est une suite de mes raisonnemens, j'aurai agrandi le cercle des vérités sur lesquelles la prospérité de l'État repose.

L'industrie manufacturière mérite la protection la plus efficace. Je lui ai rendu l'hommage le plus sincère et le plus vrai dans mon introduction; je désire de la voir encourager par tous les moyens qui peuvent la porter au plus haut degré. Mais s'ensuit-il que nous devions nous livrer à toutes les espèces de fabrications? Chaque pays a celles qui lui sont propres; elles naissent des productions du sol, du climat, de l'aptitude des hommes vers tel ou tel objet, et ce serait en vain que l'on voudrait en établir qui se trouveraient en opposition avec les lois que la nature a tracées; on ne ferait que d'inutiles efforts, et le défaut de succès obligerait bientôt à les abandonner.

Il en est de ces entreprises, comme de la naturalisation des plantes des climats éloignés; il n'y a point d'État qui ne puisse en adopter quelqu'une: mais ces végétations forcées ne sauraient former une production territoriale. Il serait peut-être facile de naturaliser, dans le midi de la France, la canne à sucre, le café, le coton et l'indigo; ils peuvent rigoureusement y venir; mais faut-il pour cela arracher nos vignes et nos oliviers? Ceux-ci donnent un revenu assuré année commune; nos vins, nos huiles ont un débouché qui n'est pas moins certain, avec lequel nous faisons des échanges avantageux; rien ne prouve que la culture nouvelle, dont je viens de parler, méritât une préférence que nous serions vraisemblablement obligés de lui refuser.

On

On n'a pu parvenir à filer le coton en Europe, comme on le fait dans l'Inde (1). Ce premier élément de la bonne fabrication des toiles et des mousselines serait revenu à des prix excessifs; il a fallu y suppléer par des mécaniques qui fournissent un fil inférieur en qualité. L'âpreté de nos climats et le froid qui y règne s'opposent au succès des filatures d'une grande finesse, parce qu'ils occasionnent à chaque instant la rupture du fil, tandis que cette opération préliminaire, de laquelle dépendent la bonté et la beauté des toiles, s'effectue dans l'Inde avec un succès d'autant plus assuré, qu'il tient à la chaleur, de même qu'à l'humidité de la Zone torride.

De nos mauvaises filatures résulte le défaut de qualité des toiles de coton et des mousselines que l'on fait en Europe. Les Anglais n'ont rien négligé pour imiter les percales et les mouchoirs de Madras; mais il est prouvé que la durée des leurs est si inférieure à celle de ces mêmes articles fabriqués à la côte de Coromandel, que ce défaut capital en diminue la valeur comparative de près de cinquante pour cent.

Il est un principe incontestable en économie politique: c'est qu'on ne doit jamais faire chez soi ce qui coûte plus cher qu'en l'achetant chez les autres; car, dans le cas contraire, on s'expose 1.° aux effets de la fraude, qui trouvera toujours le moyen d'introduire des marchandises, lorsqu'on pourra les donner au-dessous des prix qu'elles valent dans nos marchés; 2.° nous enchérissons encore ce produit de notre industrie de tout ce

(1) On y file le coton à la main, au moyen d'un rouet qui le tord; mais on ne le carde point; c'est cette opération indispensable pour les mécaniques dont on se sert en Europe, qui lui enlève son nerf ou cette sorte d'élasticité qui fait sa force: les femmes Indiennes se contentent de le battre légèrement avec de petites cordes; c'est ainsi qu'elles suppléent à l'action déchirante de nos cardes.

que nos capitaux et notre travail, employé d'une manière plus convenable, nous auraient donné.

A quel prix nos manufactures devraient-elles donc nous fournir les toiles et les mousselines, pour que l'État n'éprouvât pas une perte sensible dans cette fabrication? Précisément à celui où nous les achetons dans l'Inde; ce qui est impossible. Voilà cependant la borne qu'il ne faut pas dépasser, sans quoi nous perdrons nécessairement tout ce que ces objets nous coûteront de plus.

Si elles ne peuvent nous les livrer qu'au prix courant en Europe, nous nous privons alors de tout le bénéfice que donnent les cargaisons achetées dans l'Inde; or, s'il nous faut annuellement pour cent millions de ces articles en France (1), nous perdrions réellement quarante millions tous les ans.

Mais devons-nous nous borner, dans cette question, aux calculs de l'économie politique, et n'avons-nous pas à considérer un objet d'une bien plus haute importance? Les quarante millions gagnés en Asie, après avoir donné des bénéfices aux capitaux employés à ce commerce, concourent à l'accroissement de nos forces navales, parce qu'ils augmentent le nombre des ouvriers attachés à la marine, des matelots qui forment les équipages, et des officiers qui dirigent la navigation. Pouvons-nous mettre en balance la force, la puissance et la gloire de la Nation Française, avec l'utilité de quelque branche d'industrie? Eh! Que deviendrait le commerce lui-même, sans une marine capable de le protéger et de faire respecter notre pavillon! Tout ne doit-il pas céder

---

(1) On verra plus bas que nos fabriques d'indiennes emploient, tous les ans, pour quatre-vingt millions de toiles blanches qu'elles impriment; c'est peu de n'estimer qu'à vingt millions ce qui est consommé en blanc. Or, un achat de soixante millions de ces articles dans l'Inde produit, en Europe, une vente de cent deux millions, au bénéfice brut, ordinaire, de soixante et dix pour cent.

à une considération aussi puissante? Et, lors même qu'il serait vrai que nous fussions contraints de sacrifier les fabriques de toiles de coton, y aurait-il à balancer pour conserver à notre marine les avantages qui résultent de la navigation dans les mers de l'Inde ?

C'est pour n'avoir pas pesé ces grands intérêts, que l'on s'est efforcé de présenter l'introduction des objets ouvrés en Asie, comme portant un coup funeste à notre industrie ; et tel a été l'effet de l'illusion, que l'on ne s'est pas même donné la peine d'examiner jusques à quel point elle lui a été utile.

N'est-ce pas la bonne qualité et le bas prix des toiles de coton de l'Inde, qui ont mis en mouvement cette multitude d'ateliers dans lesquels on les imprime? Si leur succès a surpassé toute attente, si le commerce des Européens ne peut plus suffire à les alimenter, cela vient de ce que ce genre de fabrication était propre à nos climats, de même qu'au goût et aux dispositions de leurs habitans. Arrêtons-nous un moment ici, pour considérer les résultats d'une industrie devenue aujourd'hui d'un intérêt majeur.

Les fabriques françaises, dans ce genre, emploient annuellement pour quatre-vingt millions de toiles blanches, qui acquièrent, par cette préparation, une valeur de cent cinquante-quatre millions, ce qui donne une somme de soixante et quatorze millions, tant pour la main-d'œuvre que pour la valeur des drogues et matières nécessaires (1); soixante-cinq mille ouvriers

---

(1) Je dois ces renseignemens à MM. Turca, de Marseille, Oberkamps, de Jouy, et J.h Hofer et Comp.e, de Mulhausen, dans le département du Haut-Rhin. Ces fabricans se sont empressés de me les transmettre, avec ce zèle que les bons citoyens apportent au bien de la chose publique : les derniers, sur-tout, ont bien voulu entrer avec moi dans les détails les plus instructifs.

sont employés dans ces ateliers. La division du travail y est portée assez loin pour former douze sortes de professions différentes (1).

Mais il est une question que l'on fera sans doute : D'où ces

---

(1) M.[rs] J.[h] Hofer et Comp.[e] qualifient et divisent ainsi les diverses sortes d'ouvriers employés, en France, à la fabrication des toiles peintes :

150 Dessinateurs,
1000 Graveurs,
100 Picoteuses,
150 Coloristes,
28000 Imprimeurs,
28000 Tireurs de couleurs,
500 Garanceurs,
1500 Hommes de près,
4000 Pinceauteuses,
300 Satineuses,
700 Cylindreurs et Manœuvriers,
600 Contre-Maîtres ou Surveillans.

65000 en tout.

« Notre Chambre de Commerce (m'écrivent-ils) a fait, il y a deux ou » trois mois, le recensement des différentes branches d'industrie de notre » ville; le résultat en a été, pour les fabriques d'indiennes :

» Qu'il y en avait treize en activité, qui emploient annuellement cent » vingt mille pièces de toiles blanches évaluées à cinq millions, qui acquièrent, » imprimées, une valeur de neuf millions.

» En outre les fabriques de notre ville, le département du Haut-Rhin en » possède huit autres, qui emploient, d'après le nombre connu de leurs » ouvriers, quatre-vingt-dix mille pièces de toiles blanches, de la valeur » de trois millions sept cent mille francs et qui valent, imprimées, six » millions cinq cent mille francs. »

Ces fabricans estiment que ce qui se fait dans leur département n'est que la huitième partie de ce qui est imprimé à Rouen, Jouy, Beauvais, Angers

précieuses

précieuses fabriques tirent-elles leur aliment aujourd'hui ? Notre commerce de l'Inde est anéanti depuis plus de dix ans ; nos manufactures de toiles de coton en font à peine pour dix millions chaque année : Qui peut donc fournir les soixante et dix millions qui manquent à nos fabriques d'indiennes ?

Ce problême n'est pas difficile à résoudre. L'Angleterre est la seule Puissance dont le commerce en Asie et la fabrication intérieure soient assez considérables pour cela.

Je dis le commerce de l'Asie et la fabrication intérieure, parce que, quelqu'étendu que soit le premier, il ne saurait importer toutes les toiles que l'on imprime en Europe.

En effet, si la France a besoin de quatre-vingt millions de toiles blanches pour alimenter ses fabriques dans ce genre, on peut conjecturer que celles de l'Angleterre, de la Suisse, de la Hollande et des autres Puissances, triplent au moins cette somme. En n'évaluant qu'à cent millions celles employées en blanc, il en résulte que la consommation totale de l'Europe s'élève à trois cent quarante millions.

Cependant on voit dans le discours de Sir W. Pulteney,

---

et dans le reste de la France ; d'où il résulterait que la fabrication totale s'élève à quatre-vingt et seize millions.

« Cependant, ajoutent-ils, comme, à l'exception de la fabrique de Jouy, » les autres manufactures emploient généralement de toiles communes et mi- » fines, nous croyons la somme de quatre-vingt millions celle qui approche » le plus de la vérité. »

Voici comment ils la divisent :

40 millions de toiles communes, éprouvant à la fabrication une augmentation de valeur de 60 pour cent, faisant	64 millions.
30 millions de demi-fines, qui augmentent de 100 pour cent.	60 dito.
10 millions de fines, qui augmentent de 200 pour cent. .	30 d.°
80 millions, qui ressortent pour	154 millions.

prononcé à la Chambre des Communes le 25 novembre 1801 (1), que le commerce d'importation de la compagnie Anglaise ne s'élève annuellement qu'à sept millions sterlings (2) ; ce qui équivaut à peu près à 168 millions de francs.

Il faut déduire là-dessus la valeur des marchandises de la Chine, pour . . . . 50 millions.

Celles du Bengale, du Guzurat et des côtes de Coromandel et d'Orixa, qui ne sont pas des toiles de coton, et, parmi celles-ci, celles qui ne sont pas propres à l'impression, que j'apprécie comme suit :

Celles du Bengale.	30	d.°
Celles du Guzurat.	15	d.°
Celles des côtes de Coromandel et d'Orixa. . . .	25	d.°
	120 millions.	

Il ne reste donc, de toiles propres aux fabriques d'indiennes, que pour . . . . 48. d.°

Mais les besoins de l'Europe dans cet article, soit pour être imprimées, soit pour la consommation en blanc, étant de trois cent quarante millions, il se trouve donc ici un déficit de deux cent quatre-vingt-douze millions, qui doit être suppléé par la fabrication européenne.

Concluons que nos liaisons avec l'Asie, loin d'avoir été nuisibles à notre industrie, ont concouru, au contraire, à son développement (3); qu'elles en ont créé une entr'autres, qui a surpassé

---

(1) Voyez l'Introduction, page xliv.

(2) Le commerce libre en Angleterre ne peut rapporter aucune des marchandises dont la compagnie s'est réservée l'exclusion.

(3) Écoutons, à cet égard, l'illustre Auteur de l'Histoire philosophique et politique. « La navigation leur doit, dit-il, une grande extension : nos

nos espérances, puisqu'elle dépend plus aujourd'hui de la fabrication qui se fait en Europe que de tout ce que le commerce de l'Inde peut lui fournir. Concluons encore que, loin que nous ayons rien à redouter de l'introduction des toiles de coton de l'Inde, elle laissera toujours un vaste champ à notre industrie (1).

Ce n'est donc plus une simple tolérance que l'on doit accorder à l'introduction des toiles de coton de l'Inde; on lui doit au

---

» colonies en ont reçu la culture du sucre, du café et de l'indigo; plusieurs » de nos manufactures sont alimentées par ses soies et par ses cotons. Si la » Saxe et d'autres contrées de l'Europe font de belles porcelaines; si Valence » fabrique des pekins supérieurs à ceux de la Chine même; si la Suisse imite » les mousselines et les toiles brodées du Bengale; si l'Angleterre et la France » impriment supérieurement des toiles; si tant d'étoffes, inconnues autrefois » dans nos climats, occupent aujourd'hui nos meilleurs artistes; n'est-ce pas » de l'Inde que nous tenons ces avantages? » C'est ainsi que les hommes se prêtent partout un mutuel secours, que l'industrie s'étend, se perfectionne, toutes les fois qu'on lui laisse une pleine liberté et que les voies étroites et intéressées du monopole ne parviennent pas à l'enchaîner.

(1) Les manufactures anglaises, dans ce genre, en fabriquent annuellement, dit-on, pour cent cinquante millions; cet exemple prouve que l'importation des objets ouvrés dans l'Inde ne s'oppose pas à leur fabrication en Europe, puisqu'il n'y a point de peuple chez lequel l'une et l'autre soient portées aussi loin. Quelqu'attachés que soient les Anglais à leurs manufactures, ils étaient trop éclairés pour leur sacrifier un des plus puissans moyens d'entretenir leur marine.

Si la France veut donner une grande extension à cette industrie, loin de prohiber l'entrée des cotons filés de l'Inde, elle doit, au contraire, la favoriser dans les degrés de finesse nécessaires à la confection des toiles de coton. Il ne faut pas perdre de vue ce principe incontestable en bonne économie: Qu'on ne doit jamais faire chez soi ce qui revient plus cher qu'en l'achetant chez les autres. Or, on verra ci-après qu'il n'est point de pays où le coton filé soit à meilleur compte que dans l'Inde; d'ailleurs, sa bonne qualité perfectionnera celle de nos toiles.

contraire des encouragemens, toutes les fois qu'elle sera le produit de notre navigation en Asie.

Combien le Législateur est heureux, lorsqu'il trouve la sureté de l'État, sa force et sa puissance d'accord avec l'intérêt des peuples! Il laisse alors à l'industrie une liberté qui lui est toujours salutaire; il est assuré qu'en s'abstenant de diriger celle des citoyens, elle se portera naturellement vers le plus grand bien. Le Négociant armera pour les Indes; il formera ses retours des articles qui lui présenteront le plus d'avantages; le fabricant s'efforcera de faire des toiles de coton, des mousselines, des mouchoirs égaux en bonté à ceux de la côte de Coromandel et du Bengale; en les vendant au cours des marchés en France, il jouira d'une prime de soixante et dix pour cent que ce cours lui assure. Quel encouragement plus grand peut-il espérer? La prohibition la plus absolue ne saurait lui en offrir de plus étendu, parce que la fraude viendrait infailliblement mettre un terme à ses espérances. Ceux qui appèlent à leur secours les privilèges exclusifs (1), les entraves à la liberté du commerce, ont bien

---

(1) On ne doit pas confondre les privilèges dont je parle ici, avec les brevets d'invention accordés aux découvertes nouvelles.

Les premiers ne sont que le droit donné à quelques-uns de faire seuls une chose, au préjudice de tous.

Les autres sont des actes qui assurent temporairement aux inventeurs le droit de retirer les fruits d'une découverte qui leur appartient, et qui vient ensuite enrichir la société d'une connaissance qu'elle n'avait pas avant eux.

C'est au moyen de ces brevets, connus en Angleterre sous le nom de *Patentes*, que cette Nation a porté son industrie au plus haut point de perfection; ils y sont si sacrés, qu'ils procurent promptement à l'inventeur tous les fonds qui lui sont nécessaires pour tirer parti de l'exclusion qui lui est accordée; les contrefacteurs sont punis d'une forte amende par un jugement rendu avec célérité, et pour lequel on n'exige d'autre preuve que celle de l'infraction au

l'air

l'air de vouloir élever leur fortune particulière sur les débris de celle de leurs concitoyens; et, quoiqu'ils s'efforcent de présenter le bien public comme le résultat infaillible de leurs réclamations, dès qu'il s'agit de porter atteinte à la liberté générale, le Législateur éclairé ne verra chez eux que les tentatives du monopole et le désir de nuire au plus grand nombre.

Du Commerce de l'Inde considéré dans son influence sur la balance de Commerce.

Nous serait-il avantageux d'obtenir un grand accroissement dans notre numéraire, et d'avoir, pour cela, une balance de commerce considérable en notre faveur?

Cette question, que j'ai proposée dans mon introduction, se

---

brevet. Cette justice prompte évite au réclamant les longueurs d'une procédure qui le ruinerait par les frais et le temps qu'il serait obligé d'y sacrifier.

On n'est point encore parvenu, en France, à donner à ces brevets la force qu'ils doivent avoir pour être profitables aux titulaires; aussi se réduisent-ils pour eux à peu près à rien.

Mais, dira-t-on peut-être, pourquoi ne pas faire jouir tout de suite la société des avantages d'une découverte nouvelle, en récompensant convenablement son auteur?

Je réponds à cela que ce moyen, juste en lui-même, ne remplirait pas le but que l'on se proposerait, et que le Gouvernement serait exposé à des frais inutiles. Il faut du temps pour former des ouvriers à un travail nouveau; l'exemple de l'inventeur est nécessaire pour encourager les entreprises dans ce genre; enfin, lui-même, en jouissant exclusivement de sa propriété, perfectionne ses procédés et ne les abandonne au public que lorsqu'ils sont parvenus à un état de maturité qui ne laisse rien à désirer, et sans laquelle la plupart des découvertes seraient oubliées peu de temps après leur naissance.

Cependant, si l'on croyait plus conforme à la liberté, dont l'industrie doit

présente naturellement ici. En effet, il est nécessaire de connaître si un grand accroissement dans le numéraire est utile, avant de pouvoir juger si un commerce qui en exporte une partie, influe en bien ou en mal sur la prospérité d'une Nation.

Si, comme le prétendit dans un temps un Administrateur des finances, la France avait deux milliards deux cents millions d'or et d'argent monnoyé (1), les quarante millions qu'elle gagnait tous les ans, suivant lui, par la balance de commerce, occasionnait une augmentation dans ses espèces de près de deux pour cent.

Quel devait être alors l'effet de cette progression ? C'est que la valeur de toutes les choses devait augmenter dans le même rapport.

On ne peut disconvenir que la rareté ou l'abondance de l'or et de l'argent n'en déterminent la valeur.

Supposons, pour un instant, qu'une grande portion du numé-

---

jouir, de payer aux inventeurs un prix proportionné à l'utilité de leurs découvertes, il faudrait alors les obliger à les mettre eux-mêmes en pratique pendant un temps suffisant, pour que la société pût en recueillir les fruits.

(1) Voyez l'Ouvrage intitulé *De l'Administration des Finances de France*, par M.r Necker.

Cet Auteur se garde bien d'affirmer ce qu'il avance; il commence par déclarer qu'il n'est pas possible de connaître la quantité d'espèces circulant dans un pays; il établit ensuite son système, contre lequel on peut opposer un grand nombre d'objections. Il est à croire que, dans cette occasion comme dans beaucoup d'autres, il écrivait en Ministre qui veut faire sa cour. En effet, il est difficile de supposer que la France possédât deux milliards deux cents millions de numéraire, lorsque le savant Auteur des recherches sur la Nature et les causes de la richesse des Nations, n'accorde à l'Angleterre, d'après les calculs les plus exagérés, dit-il, que trente millions sterlings; d'où il suit que la France avait, selon M.r Necker, au-delà de trois fois le numéraire de l'Angleterre. On conçoit l'exagération de cette assertion. Adam Smith écrivait à peu près dans le même temps que ce Ministre des finances.

raire de l'Europe vînt à disparaître, les métaux précieux acquerraient un prix considérable par leur rareté, et l'on obtiendrait alors une beaucoup plus forte quantité de marchandises qu'aujourd'hui, d'un nombre de marc déterminé de ces métaux.

Dans la supposition contraire, et s'ils venaient à doubler tout-à-coup, la valeur de toutes les denrées doublerait infailliblement aussi, en supposant, toutefois, que la progression ne fût pas plus considérable; car, en ceci comme pour beaucoup d'autres objets, la valeur d'opinion agit fortement, c'est-à-dire, qu'elle augmente avec la rareté et diminue avec l'abondance; d'où il suit que l'exploitation des mines les plus précieuses n'ajoute pas aux richesses de leurs propriétaires.

Un exemple frappant prouve cette vérité.

L'Espagne et le Portugal, qui possèdent les mines les plus riches, sont restés pauvres. L'or et l'argent, entassés dans ces royaumes sous plusieurs formes différentes, ont tellement perdu de leur valeur, qu'ils ne peuvent plus y commander qu'une somme de travail fort inférieure à celle qu'on obtiendrait au même prix dans le reste de l'Europe (1). De cette baisse dans leur valeur, a découlé l'anéantissement de leur industrie et celui d'une grande partie de leur agriculture.

Mais un État ne peut perdre son industrie, sans perdre son commerce; l'agriculture ne peut diminuer, sans que la somme des subsistances ne diminue aussi; et, lorsque celles-ci décroissent, la population éprouve le même effet (2).

---

(1) On ne peut déterminer la valeur intrinsèque de l'or et de l'argent; ils n'en ont qu'une comparative; leur véritable mesure se trouve dans la quantité de travail qu'ils peuvent commander, ou, ce qui revient au même, dans leur rapport avec le prix des subsistances; car beaucoup de travail suppose un temps long pour l'exécuter, et conséquemment les alimens nécessaires pendant ce temps aux ouvriers qui y sont employés.

(2) Les pays les plus abondans en subsistances sont toujours les plus peuplés,

C'est par cette raison que l'Espagne n'a qu'un commerce fort borné, et qu'elle est devenue en partie inculte et déserte ; c'est ainsi qu'elle a changé des richesses réelles contre des trésors imaginaires, qui n'ont contribué qu'à la ruiner et qui la tiennent dans un état de décadence qui s'accroît de jour en jour.

Mais que deviennent ces trésors apportés, chaque année, du nouveau monde et qui excèdent les besoins de la circulation ? Ils passent avec rapidité à l'étranger, en dépit des lois sanguinaires qui s'opposent à leur sortie. On trouve du bénéfice à les exporter, malgré les frais qu'exige une fraude aussi dangereuse; l'appât en est si grand, qu'il a fait naître une bonne foi inaltérable chez des hommes voués à un métier qui les range dans la classe des grands coupables, et il est inouï qu'aucun d'eux ait violé le dépôt qui lui fut confié, quoiqu'il eût pu le faire impunément. C'est ainsi que les lois sont toujours impuissantes, lorsqu'elles veulent s'opposer à la nature des choses ; la vertu même conspire contr'elles. Or, il est de cette nature des choses, que l'or et l'argent soient recherchés par les pays où ils ont une plus grande valeur ; de là vient que ces métaux tendent constamment à se mettre en équilibre, et les efforts les plus puissans ne sauraient l'empêcher.

Que l'on compare ces tristes biens avec ceux que l'Espagne aurait retiré de l'industrie ! Combien sa richesse, sa population et sa puissance se seraient accrues ! Placée sous le plus heureux climat, les produits de sa culture auraient surpassé de beaucoup les trésors qu'elle fait extraire des mines du Mexique et du Pérou;

quel que soit d'ailleurs leur régime. Malgré la tyrannie qui règne dans l'Inde, la population y est immense, parce que les subsistances y abondent. Telle est la force de l'attrait que la Nature a mis à la propagation, que l'homme ne redoute d'avoir une grande famille que lorsqu'il craint de ne pas avoir de quoi la nourrir.

et

et les échanges qu'elle en aurait fait avec les autres Puissances lui auraient procuré des biens réels, tandis que ceux qu'elle a reçu et reçoit encore du nouveau monde n'ont contribué qu'à l'appauvrir, et ne lui valent, tout au plus, qu'une commission de passage.

A quoi lui sert donc la quantité de piastres et de monnaie d'or qu'elle reçoit tous les ans? A la tenir dans un état de faiblesse dont elle ne peut sortir. Si une Nation en acquérait autant par les effets de sa balance de commerce, il est à croire que, lorsqu'elle en aurait accumulé une quantité plus grande que celle nécessaire à ses échanges, elle éprouverait les maux que l'Espagne ressent des effets de ses mines : le prix de la main-d'œuvre y deviendrait si haut, que ses fabriques seraient bientôt anéanties par le défaut de débouché; le travail, devenu inutile, donnerait le goût de l'oisiveté; pour peu que celle-ci fut honorée, l'homme manquant même du nécessaire voudrait, autant qu'il lui serait possible, avoir l'air de ne rien faire, et l'État marcherait rapidement vers son déclin.

Une trop grande accumulation de numéraire est donc nuisible à une Nation, puisqu'elle anéantit les véritables sources de la prospérité publique.

Je ne me dissimule point que l'on peut m'opposer ici la doctrine d'un Auteur qui acquit, dans son temps, une courte célébrité; mais il tombe dans des contradictions trop frappantes, pour que son opinion puisse détruire ce que j'ai avancé : il est même assez curieux de voir les efforts qu'il fait pour détourner ses Lecteurs des conséquences qui découlent des principes qu'il admet, et qui sont aussi les miens.

« C'est un grand sujet de réflexion, dit-il, (1) que cette

---

(1) Voyez l'Ouvrage intitulé *De l'Administration des Finances* par M.r Necker, au chapitre où il traite de l'augmentation progressive du numéraire en France.

» progression continuelle du numéraire ; on y voit les motifs et
» du renchérissement du prix des choses, et de l'augmentation
» naturelle du produit des impôts, et de l'accroissement, en même
» temps, de plusieurs dépenses publiques, et de la diminution,
» enfin, de la valeur des fortunes de tous les simples rentiers:
» à mesure, en effet, que l'or et l'argent deviennent plus
» abondans, les productions de la terre et de l'industrie doivent
» hausser de prix; et l'on appercevrait, d'une manière bien plus
» sensible, cet effet de l'augmentation du numéraire, si, par
» des considérations d'ordre public, la sagesse des Souverains ne
» tempérait pas, en diverses circonstances, l'essor des spéculations
» sur les grains, ce qui arrête le progrès naturel du prix de cette
» production; et, comme la plupart des salaires se proportionnent
» au cours des denrées de nécessité, il arrive que le prix général
» des choses n'augmente pas en raison exacte de l'accroissement
» du numéraire. »

Nous sommes bien d'accord, assurément, sur les effets de cet accroissement; mais il est assez singulier que M.r Necker prétende que cette sagesse des Souverains, qui tempère l'essor des spéculations sur les grains, puisse y remédier.

Comment l'entend-il? S'il n'est question ici que d'atténuer les efforts des spéculateurs, ce sont des soins inutiles : car toute spéculation qui n'est pas fondée sur des causes qui déterminent une augmentation réelle, tombe au détriment de celui qui l'a faite et n'occasionne aucune cherté de durée. Mais, si les Souverains diminuent l'accroissement naturel du prix des grains par des sacrifices pécuniaires qui en font baisser les prix dans les marchés, ils favorisent alors le consommateur aux dépens du cultivateur; et, pour venir au secours des premiers, ils nuisent aux seconds : car toutes les choses ont augmenté pour celui qui cultive, comme pour celui qui consomme; et, si le premier ne peut retrouver dans le prix de ses grains le dédommagement de

ses dépenses et de ses travaux, il éprouvera une ruine infaillible. Or, que deviendra l'agriculteur ruiné? Il abandonnera la charrue, et la famine sera la suite de cette sagesse des Souverains dont parle M.r Necker.

Il est étonnant qu'en admettant des principes démontrés, on espère en détruire ainsi les conséquences, au moyen de quelques sophismes. Cet ancien Ministre était cependant très-éclairé, et l'on ne peut concevoir quelle fut la cause des erreurs dans lesquelles il est tombé.

Mais écoutons les motifs de consolation qu'il nous donne :

« Il faut observer, dit-il, que, si dans cet instant l'augmentation » annuelle des espèces nationales est à la masse actuelle de ces » mêmes espèces dans une proportion de deux sur cent, cette » proportion sera moins forte avec le temps. En effet, lorsque » dans une vingtaine d'années il y aura, comme il est probable, » près de trois milliards de numéraire en France, l'augmentation » annuelle, en la supposant toujours de quarante millions, ne » représentera plus qu'un et demi pour cent de la masse générale » existante alors, et cette même progression ne sera plus que » d'un pour cent dans cinquante ans, si le numéraire se trouve » à cette époque deux fois plus considérable qu'aujourd'hui; » enfin, plus la somme générale des espèces augmentera, et » moins l'accroissement annuel sera sensible. Cette observation » doit, je crois, fixer l'attention de ceux qui s'arrêteraient à » présager les effets à venir de la progression annuelle du » numéraire. »

On trouve dans ce paragraphe des vérités arithmétiques que personne ne conteste. M.r Necker prouve fort bien la décroissance de la proportion de la balance de commerce, à mesure que le numéraire s'accumule. Il est certain que, lorsque, suivant ses idées, nous aurons pour dix milliards d'or et d'argent, l'influence de cette balance s'appercevra à peine. « Mais, comment cela

» doit-il fixer l'attention de ceux qui s'arrêteraient à présager » les effets à venir de cet accroissement? » Cela les empêche-t-il de voir que, si le pain est à trois sols la livre chez un peuple qui a deux milliards de monnaie, il sera infailliblement à quinze, lorsque son numéraire sera quintuplé, et qu'il résultera de cette cherté tous les maux qui sont la suite de l'abondance de l'or et de l'argent? En vain la sagesse des Souverains s'efforcera-t-elle alors de tempérer l'essor des spéculations sur les grains, comme le dit cet ancien banquier ; elle demeurera impuissante contre les efforts d'un torrent dévastateur auquel il serait inutile de vouloir opposer des digues.

J'invite les hommes judicieux et de bonne foi à lire, avec attention, le chapitre que j'ai cité et celui qui le suit ; ils seront frappés des nombreuses erreurs qu'ils renferment ; et on a de la peine à se défendre de la surprise, en voyant la profusion avec laquelle M.r Necker déverse l'or et l'argent sur la France. De ses mains généreuses, il lui dispense deux milliards deux cents millions de numéraire ; il y ajoute quarante millions tous les ans par la balance de commerce ; de là découlent trois milliards dans vingt ans ; il nous en promait quatre dans cinquante ; il n'hésite pas même à nous accorder la moitié des métaux précieux importés annuellement par l'Espagne et le Portugal.

On pourrait cependant demander à cet Auteur : Pourquoi la monarchie n'avait pu amasser, avant lui, que deux milliards deux cents millions d'espèces monnoyées, puisque dans son systême cinquante ans suffisaient pour cela ? La France n'avait-elle donc point les mêmes productions ? Les étrangers en étaient-ils moins avides ? Mais je pressens sa réponse. On ne connaissait pas, sans doute, alors cette précieuse théorie de la balance de commerce qui, depuis qu'elle a été inventée, accumule les trésors avec tant de rapidité dans la tête des hommes d'État ; pour laquelle les Puissances commerçantes se font les guerres les plus opiniâtres,

et

et dont l'effet infaillible serait de plonger dans la plus profonde misère le peuple qui aurait le malheur d'en être favorisé.

Quels que soient les résultats de cette balance, ils ne peuvent être que passagers. L'abondance de l'or et de l'argent appèle la cherté de toute chose; si la Nation qui en est surchargée voit ses marchés abandonnés pour le débouché des produits de son industrie, à cause du haut prix auquel ils sont montés, elle les voit en même temps devenir intéressants sous une autre rapport aux Nations étrangères : la même cherté qui les en bannit pour leurs achats, les y rappèle pour leurs ventes; elles y trouvent un débouché favorable à leurs propres productions qui y sont recherchées par une suite de leur bas prix, et par ce moyen elles en exportent le numéraire surabondant.

C'est ainsi que les cent quarante millions de francs, importés annuellement en Europe des mines de l'Espagne et du Portugal, s'écoulent avec rapidité vers les autres États qui en reçoivent une portion plus ou moins forte, et chez lesquels ils se dissipent ensuite par mille causes diverses.

Il est donc inutile de prétendre acquérir beaucoup d'or et d'argent par l'effet de la balance de commerce, parce que ces métaux fuient sans cesse les lieux où ils sont trop accumulés. Ce n'est pas non plus par ce moyen que les Nations deviendront opulentes; il est de sources de prospérité plus certaines : elles les trouveront dans l'agriculture, l'industrie et le commerce; et plus ces trois mères nourrices de l'État social seront favorisées, et plus elles répandront sur les peuples la force, la santé et la vie.

Je pressens ici les objections qui vont s'élever. Pourquoi, dira-t-on, les Puissances commerçantes ne prétendraient-elles pas à s'approprier une partie des métaux précieux importés en Europe? N'est-il pas naturel que leur ambition s'éveille à la vue de ces masses d'or et d'argent qui arrivent, tous les ans, de l'Amérique méridionale, et qu'elles conspirent à faire leur

part respective aussi avantageuse qu'il est possible ? Leurs productions, leur industrie leur donnent les moyens d'y participer; et de là il doit résulter chez elles un accroissement dans la masse de leur numéraire.

J'ai déjà dit que les métaux précieux de l'Espagne et du Portugal deviennent le partage des Puissances commerçantes de l'Europe ; je conviens que la France, par exemple, a tous les moyens nécessaires pour en attirer chez elle une portion importante; mais la conséquence qu'on en tire en faveur de l'augmentation de son numéraire, n'en est pas pour cela plus juste. Je ne sais jusques à quel point celui de l'Europe est accru chaque année par les importations de l'Amérique, mais cela ne peut être fort sensible : quelques considérations serviront à prouver qu'il se fait continuellement une grande déperdition de ces métaux.

1.° En les examinant chimiquement, on reconnaît qu'ils s'oxident sans cesse, c'est-à-dire, que leur surface se combine avec l'oxigène répandu dans l'atmosphère; c'est par l'effet de cette combinaison qu'est produite la poudre grisâtre qui s'attache aux doigts, lorsque l'on compte des espèces, et qui occasionne une diminution constante dans le poids de toutes les monnaies en circulation.

2.° A cette action se joint celle du frottement qui contribue à leur altération; de là naît la distinction qui existe, en Hollande, entre l'argent courant et l'argent de banque. Celui-ci conservé avec soin, n'éprouvant aucun des effets de l'action de l'air et de la circulation, ne perd rien de son poids et gagne constamment cinq pour cent sur l'autre. La même déperdition qui a lieu sur les monnaies, existe aussi sur les bijoux d'or et la vaisselle d'argent, dans lesquels on transforme ces métaux; ce qui nécessite une fourniture annuelle pour la réparation de ces objets, de même que pour celle des monnaies.

3.° La consommation que l'on fait de ces métaux dans certaines

manufactures est bien plus grande encore, parce que, dans l'emploi qu'on leur donne, ils sont beaucoup plus étendus en surface. Aussi l'oxidation et le frottement ont-ils bien plus d'action dans tout ce qui est argenté et doré, dans les galons, les broderies, les étoffes d'or et d'argent, la dorure des livres, des meubles, des voitures, des appartemens; la plupart de ces ouvrages ne permettant pas de faire reparaître ces métaux sous la forme métallique, ils sont perdus sans retour (1).

4.° Le transport de l'or et de l'argent par mer occasionne une perte essentielle.

5.° Le numéraire que l'Europe transporte en Asie pour le commerce de l'Inde forme un vide d'une grande importance; à quoi il faut ajouter la coutume presque universelle sous la plupart des Gouvernemens tyranniques, de cacher dans le sein de la terre, des trésors, dont la connaissance meurt souvent avec les individus qui les ont enfouis. Qui peut évaluer les sommes en numéraire et en vaisselle que la Révolution Française a fait disparaître sans retour? Le système de Law opéra les mêmes effets: mais ces événemens rares en Europe sont multipliés en Asie, d'où l'or et l'argent ne sortent plus, lorsqu'ils y sont entrés.

A ces diverses causes l'on peut en ajouter une autre non moins active: c'est que le domaine des métaux précieux s'étend

---

(1) « Dans les seules manufactures de Birmingham en Angleterre, dit » Adam Smith, la quantité d'or et d'argent, qu'on emploie annuellement » en dorure et en argentage, s'élève à plus de cinquante mille livres sterlings; dès lors il est aisé de se figurer combien doit être considérable la » consommation de ces métaux qui se fait dans les quatre parties du monde. » Or, ajoute-t-il, la consommation de Birmingham, au taux de cinquante » mille livres sterlings, est égale à la cent vingtième partie de l'importation » annuelle de l'Espagne et du Portugal, en la supposant de six millions de » livres sterlings. » Cent vingt fabriques comme celle-là consommeraient tous les métaux précieux importés par ces deux États.

chaque jour. Les pays qui s'enrichissent attirent à eux une portion de l'or et de l'argent des autres États. Combien l'Amérique septentrionale n'en a-t-elle pas enlevé à l'Europe depuis vingt ans, et combien ne lui en faudrait-il point encore pour fournir à des transactions qui sont bien éloignées du terme auquel elles doivent parvenir !

En réfléchissant sur les différentes causes de la déperdition de ces métaux, on sera forcé de conclure que l'importation qui s'en fait annuellement de l'Amérique méridionale, ne peut occasionner qu'un bien faible accroissement dans leur quantité en Europe, et que le peu qu'il en reste, divisé entre les diverses Puissances commerçantes qui y participent, ne leur fait éprouver aucune augmentation sensible dans la masse de leurs monnaies, peut-être même est-elle absolument nulle.

Que penser maintenant de tout ce qu'on a dit sur les avantages de la balance de commerce, si ce n'est que c'est là une de ces erreurs funestes qui ont passé long-temps pour de grandes vérités?

Il est un principe plus certain : c'est que l'or et l'argent ne manqueront jamais, lorsqu'on aura de quoi en acheter. En effet, ils sont toujours le prix des marchandises chez une Nation qui n'a point de mines qui lui appartiennent. Les soins d'un Gouvernement qui veut s'en procurer doivent se borner à favoriser l'exportation à l'étranger, des productions de son industrie (1);

(1) « Sans doute qu'un pays qui n'a point de mines en propre est obligé » de tirer son or et son argent des pays étrangers, comme il faut qu'il en » tire ses vins, s'il n'a point de vignobles à lui. Je ne crois pas cependant » nécessaire que le Gouvernement dirige son attention sur l'un plutôt que sur » l'autre de ces objets. Un pays assez riche pour acheter du vin, se procurera » toujours le vin dont il a besoin; de même que, s'il a de quoi acheter de » l'or et de l'argent, il ne manquera jamais de ces métaux, pour lesquels, » ainsi que pour les autres marchandises, il faut toujours donner un certain » prix; et, comme ces métaux sont le prix de toutes les autres marchandises,

plus le commerce sera libre, et plus il sera facile d'attirer chez soi la somme du numéraire dont on aura besoin dans toutes les occasions. Eh ! qu'importe que l'on ait quarante millions en espèces, ou que cette somme soit employée en Asie dans les diverses marchandises que l'on y achète ! La seule différence qui existe entre ces deux valeurs, c'est que, si l'on exposait cette dernière en vente dans le marché général de l'Europe, elle produirait au-delà de quatre-vingt millions, pendant que l'autre n'éprouverait aucun accroissement (1) ; et c'est ici que l'on apperçoit au premier coup-d'œil les ressources immenses qu'une Nation retire de la protection continuelle et sans cesse surveillante qu'elle doit accorder à ses manufactures et à son commerce (2); c'est encore ici où se développe l'utilité d'une marine puissante,

---

» ces marchandises à leur tour sont le prix de ces métaux. Nous sommes » pleinement assurés que la seule liberté du commerce, sans aucun soin de » la part du Gouvernement, nous fournira toujours le vin nécessaire; pourquoi » donc ne pas en attendre avec la même sécurité tout l'or et tout l'argent » dont nous avons besoin, soit pour la circulation de nos marchandises, soit » pour tout autre usage? »

Recherches sur la Nature et les causes de la richesse des Nations, par Adam Smith, tome 3, livre IV, chap. 1, page 16.

(1) Avec quarante millions de numéraire, on achète dans l'Inde pour soixante millions de marchandises, parce que les autres vingt millions sont payés avec les productions européennes. Ces soixante millions donnant un bénéfice brut de soixante et dix pour cent, il en résulte un accroissement de capital de quarante-deux millions; dans le cas supposé, le numéraire sorti rentrerait en quantité double.

(2) L'industrie manufacturière et le commerce sont devenus aujourd'hui les fondemens presque inébranlables de la prospérité d'une Nation. Cette vérité est incontestable; aussi ai-je toujours été surpris de ne pas voir un Ministre *ad hoc* dans un grand État. Cette partie de la puissance publique est trop essentielle et trop étendue pour ne faire qu'une des attributions d'un ministère.

capable de protéger la navigation des vaisseaux marchands, afin que les transactions commerciales ne soient point arrêtées pendant la guerre, et que le Gouvernement n'ajoute pas aux maux qui en sont inséparables, celui de l'embarras de ses finances, qui entrave les opérations militaires et fait souvent avorter les desseins les mieux concertés.

« Pour subvenir aux frais de la guerre que la grande Bretagne
» a fait à la France, dit Adam Smith, elle a dépensé plus de
» quatre-vingt millions sterlings; plus des deux tiers de cette
» énorme dépense a passé dans les pays étrangers, en Allemagne,
» en Portugal, dans les ports de la Méditerranée, dans le Nord
» de l'Amérique et aux Indes Occidentales. Les Rois d'Angleterre
» n'avaient point accumulé de trésors; on n'a jamais dit qu'on
» ait fondu une quantité extraordinaire de vaisselle; l'or et
» l'argent en circulation n'excédaient pas, dit-on, la somme de
» dix-huit millions, cependant, depuis la dernière refonte de
» l'or, on a cru qu'on n'avait point porté assez haut cette
» estimation. Supposons donc, d'après les calculs les plus exagérés
» qu'il me souvienne d'avoir vu ou entendu faire, supposons,
» dis-je, que l'or et l'argent pris ensemble s'élevaient à trente
» millions; si notre argent eût fourni aux frais de la guerre, il
» faudrait, même en suivant ce calcul, que, dans l'espace de
» six à sept ans, toute notre monnaie fût sortie deux fois du
» royaume et qu'elle y fût rentrée autant de fois. . . Durant ce
» temps néanmoins, le canal de la circulation parut toujours
» aussi rempli qu'à l'ordinaire; l'argent ne manqua point à qui
» avait de quoi en acheter. . . Les frais énormes de la guerre
» ont donc été couverts, non par l'exportation de l'or et de
» l'argent, mais par celle des marchandises anglaises de toutes
» sortes. »

On voit dans ce paragraphe l'effet des ressources inépuisables que procurent l'industrie et le commerce, lorsqu'ils sont protégés

par une marine respectable; l'or et l'argent ne manquent jamais à une Nation dont la puissance repose sur ces deux sources de richesses; mais, lorsqu'elle n'est point en état de protéger ses flottes marchandes, lorsque ses ports sont fermés par l'ennemi, alors ses manufactures sont sans débouché et bientôt sans travail; son commerce est anéanti, et l'État, se trouvant sans moyens pour continuer la guerre, est contraint d'accepter une paix honteuse. C'est ce qui arriva à Louis XV lors de la guerre de sept ans, pendant laquelle nul navire marchand français ne pût se montrer sur la mer.

Louis XVI, qui fit protéger efficacement la navigation du commerce, trouva toutes les ressources qui lui furent nécessaires pour soutenir avec honneur la guerre suivante; les Anglais sollicitaient la paix depuis six mois, lorsqu'il voulut bien la leur accorder (1).

J'ai fait voir que l'accroissement du numéraire tourne au détriment de la Nation chez laquelle l'or et l'argent s'accumulent;

Que c'est en vain que l'on en attend de plus grande quantité par l'effet de la balance de commerce;

Qu'une Nation ne manquera jamais de ces métaux, lorsqu'elle aura de quoi en acheter;

Que les véritables sources de sa richesse sont dans les produits

---

(1) Cet exemple est la juste mesure du système des cabinets de ces deux Souverains; il prouve aussi qu'une Nation qui ne protège point son commerce maritime, s'épuise constamment pendant la guerre, et qu'elle est forcée de recevoir la loi que son ennemi veut lui donner, pendant que l'autre, au contraire, s'assure les moyens de la dicter.

Je ne présente ces considérations importantes que pour justifier ce que j'ai avancé, lorsque j'ai dit « que nous ne pouvons mettre dans la même » balance la force, la puissance et la gloire de la Nation Française, avec » la prospérité de quelques manufactures, et que, dans le cas où il serait » vrai que nous fussions contraints de les sacrifier, il n'y aurait pas à balancer. »

de sa culture, de son industrie, de son commerce et dans une marine respectable qui protège ses vaisseaux marchands.

Rien ne doit donc s'opposer à la sortie des espèces qui sont nécessaires au commerce national, et c'est faute d'avoir réfléchi sur les principes que je viens de développer, que l'on a souvent proposé de proscrire celui de l'Inde, sous le vain prétexte qu'il nécessitait l'exportation d'une certaine quantité de numéraire.

De la certitude des Principes sur lesquels les Bénéfices du Commerce de l'Inde *sont fondés.*

Prouver que l'Asie est la partie du monde dans laquelle nous pouvons nous procurer ce qui nous est nécessaire au meilleur marché possible, c'est démontrer la certitude des principes sur lesquels les bénéfices du commerce des Indes sont fondés. Je vais faire voir qu'il n'est point de pays où l'on puisse placer son argent plus avantageusement, c'est-à-dire, dans lequel on puisse acquérir plus de marchandises d'une quantité quelconque de numéraire, ou, ce qui revient au même, commander une plus grande somme de travail.

Trois causes principales concourent à démontrer cette vérité:

La première est prise de l'excessive fertilité de ces contrées;

La seconde, de la division par caste des peuples qui les habitent;

La troisième vient de ce que la valeur des métaux précieux en Asie, à l'époque où les Européens commencèrent à y commercer, dépassait de beaucoup celle qu'ils avaient en Europe, et de ce que cet excédent de valeur y règne encore.

Première Cause.

Les pays qui produisent le riz donnent deux récoltes annuelles dans la Zone torride, qui surpassent chacune en particulier, dans la somme des alimens, l'unique récolte ordinaire des pays à blé faite dans une égale étendue de terrain. De cette abondance de nourriture résulte une population extraordinaire, et de celle-ci une grande demande de travail.

Par une suite de cette étonnante fertilité qui lui est propre, l'Asie abonde en matières premières de toute espèce qui sont à très-bas prix. Quelques exemples vont démontrer cette vérité, de même que le bon marché de la main-d'œuvre.

Les meilleures fileuses ne se payent, à la côte de Coromandel et au Bengale, qu'un fanon par jour, c'est-à-dire, trente centimes de notre monnaie; leur dextérité est telle, qu'elles filent journellement, à la main, jusques à six onces de coton d'une grande finesse.

Les ouvriers tisserands, qui travaillent avec une célérité dont on ne se fait point d'idée, ne gagnent aussi que trente centimes par jour.

C'est au même prix que l'on dispose de la journée d'un homme, quel que soit le genre de travail auquel on veuille l'employer.

Cinq paires de souliers pour homme, proprement faits, se payent en totalité deux roupies; encore l'ouvrier qui les livre donne-t-il une paire de pantoufles par-dessus le marché.

Le sac de riz, pesant cent cinquante livres poids de marc, se vend une roupie et demie, c'est-à-dire, trois francs soixante et quinze centimes; il est cher, lorsqu'il en vaut deux. Un homme se nourrit avec une livre de riz; donc ses alimens ne lui coûtent que trois ou quatre centimes par jour.

Le coton en bourre ne vaut que trente centimes la livre dans le Guzurat, qui en est le grand marché.

On peut se convaincre du peu de valeur de toutes les autres matières premières par l'examen des prix d'achat qui sont répandus dans cet ouvrage.

Il n'est donc point de pays connu où les productions de la terre et le travail puissent être acquis à meilleur compte (1).

SECONDE CAUSE.

La division par caste vient ajouter à cette première cause; l'effet de cette institution est de tenir la grande majorité du peuple dans la misère. Aussi n'est-il point de pays dans lequel l'homme soit plus borné que dans l'Inde pour se procurer sa subsistance; il faut qu'il l'acquière comme son père, ou qu'il meure de faim: une barrière insurmontable l'empêche d'employer ses bras à des ouvrages auxquels sa caste n'est pas destinée. On conçoit combien cette contrainte ajoute à la demande du travail, lorsqu'elle se trouve réunie à une grande population, parce que ce n'est pas assez que de trouver de l'ouvrage, il

---

(1) Il est des observations générales qui viennent à l'appui de cette vérité. 1.° On a reconnu que l'homme consomme beaucoup dans les pays froids, pendant qu'il est d'une grande frugalité dans les climats chauds, où l'estomac digère avec moins d'activité; d'où il résulte que l'habitant de l'Inde, placé dans des contrées d'une fertilité prodigieuse, a des besoins moindres que celui de l'Europe, et qu'il vit par ces deux raisons à meilleur marché.

2.° La douceur constante du climat ajoute à la facilité du travail: on ne peut disconvenir que la rigueur de nos hivers ne diminue notre activité, pendant qu'elle augmente nos besoins; elle s'oppose même à l'exercice de diverses professions qui sont suspendues dans le temps des glaces; enfin, la briéveté des jours pendant plusieurs mois se joignant à tous ces inconvéniens ajoute à la cherté de la main-d'œuvre.

faut encore qu'il soit de la nature de celui qu'il est permis de faire.

Cependant cette institution a contribué à perfectionner l'industrie, si ce n'est pour la beauté du travail, du moins pour la rapidité de l'exécution. Une profession continuellement exercée dans une famille devient de plus en plus facile, parce que chacun de ses membres ajoute quelque chose aux moyens d'accélérer l'ouvrage : aussi les Indiens ont-ils une dextérité qui étonne et que l'on trouve rarement chez les ouvriers de l'Europe.

Troisième Cause.

Enfin, la plus grande valeur des métaux précieux, en Asie, ajoute aux avantages que ses marchés nous présentent; on vient de voir la preuve de cette vérité dans les exemples que j'ai donné du bas prix des denrées et de la main-d'œuvre.

Mais quelle est la cause de cette supériorité de valeur? Cette question présente des difficultés dans l'état actuel de nos connaissances sur l'intérieur de l'Inde. En effet, comment concevoir que l'or et l'argent y soient continuellement importé depuis plusieurs siècles, sans qu'ils aient perdu de leur prix? Attribuerait-on ce phénomène aux mines de l'Asie qui sont moins abondantes que celles de l'Amérique? Mais cette réponse serait peu satisfaisante : une Nation n'a pas besoin de mines pour se procurer les métaux précieux qui lui sont nécessaires; elle n'en manquera jamais, toutes les fois qu'elle aura de quoi en acheter. Or, quel pays possède à cet égard autant de ressources que l'Asie? une fertilité étonnante, des denrées recherchées par le reste du monde, une population immense, enfin une industrie qui décuple la valeur d'une grande partie de ses productions.

Cependant l'argent est toujours rare dans les villes de com-

merce, quoiqu'il y arrive sans cesse, tandis que les marchandises avec lesquelles on le paye n'augmentent pas de prix.

On peut, il est vrai, trouver la solution de ce problême dans les effets de la tyrannie sous laquelle les Indiens gémissent. On a déjà vu que, par un effet de leurs institutions, la grande majorité des individus est condamnée à la misère; les richesses ne sont donc que dans les mains du petit nombre qui les attire constamment et qui les soustrait à la circulation; mais la crainte qu'elles inspirent à leurs propriétaires les obligent à les enfouir, et les révolutions qui se succèdent avec rapidité dans ces malheureux pays font disparaître des trésors, dont le maître seul avait le secret, et qui, par sa mort, restent ignorés de tous ceux qui avaient intérêt à les connaître.

L'abus du pouvoir, joint à des révolutions fréquentes, doit nécessairement avoir une grande influence sur la circulation du numéraire. Je ne puis cependant me persuader que ce soit la seule cause de la rareté des métaux précieux; il en est vraisemblablement d'autres qui nous seront long-temps inconnus, parce qu'il faudrait, pour les découvrir, un séjour prolongé dans l'intérieur de ces vastes contrées et un génie observateur qui voulut se consacrer à cette pénible recherche.

Quoiqu'il en soit, tout se réunit pour que les productions de l'Inde soient à bas prix, puisqu'elle joint à sa fertilité naturelle une industrie toujours active, et que les métaux précieux qui y sont toujours recherchés peuvent y commander une plus grande quantité de travail que partout ailleurs.

L'Europe a une grande somme de besoins à satisfaire, où doit-elle aller chercher ce qui lui est nécessaire? Dans la partie du monde qui le lui offre à meilleur compte. Je viens de faire voir que c'est l'Asie qui possède cet avantage: donc le commerce des riches contrées qu'elle renferme est celui dont les bénéfices sont les plus assurés comme les plus considérables.

Comparons

Comparons maintenant entr'eux les principaux marchés de la terre ; il n'y en a que trois : celui de l'Amérique, celui du Levant et celui de l'Asie; parce que l'Afrique, encore barbare et presque déserte, ne nous offre à peu près rien qui puisse nous être utile.

Notre commerce avec l'Amérique est fondé sur les échanges que nous allons faire avec les colonies Européennes qui y sont établies ; là, nous portons nos denrées et le produit de nos manufactures, pour les échanger contre des productions que les Colons obtiennent à l'aide de bras que l'on a transportés à grands frais des côtes de l'Afrique. On conçoit combien ce genre de culture est coûteux en lui-même. Il est certain que l'Europe paye le sucre, le coton, l'indigo, beaucoup plus cher en Amérique que ces denrées ne lui coûteraient en Asie (1), mais, en revanche, les colonies lui donnent un bénéfice sur les cargaisons d'entrée qui la dédommage en partie, et lui fournissent en même temps un débouché utile de ses productions.

Cependant ce commerce qui avait rendu la France si florissante était sujet à des chances désavantageuses, même dans le temps de la plus grande prospérité de ses colonies. La multiplicité des expéditions à certaines époques occasionnait souvent un engorgement de nos marchandises qui en diminuait la valeur, pendant que la concurrence élevait alors les denrées coloniales au-dessus des prix ordinaires. Ces crises, à la vérité, n'étaient pas de longue durée; l'écoulement par le commerce interlope dissipait bientôt la surabondance et rétablissait l'équilibre, mais après avoir occasionné de mauvaises affaires.

Quel était pour nos armateurs le résultat de cet échange réciproque, compensation faite des bons et mauvais voyages? Un bénéfice commun de dix à douze pour cent net pour des

(1) Voyez ce que ces marchandises valent à Batavia, à la Cochinchine, dans le Guzurat et au Bengale.

expéditions qui duraient de neuf à douze mois, suivant l'importance des cargaisons et leur assortiment.

Le commerce avec le Levant est d'une autre nature : nous allons y chercher les matières premières que présentent la Barbarie, la Syrie et la Turquie ; nous les payons en partie avec des denrées de l'Amérique et des marchandises de nos fabriques, et nous les soldons, comme aux Indes, avec de l'argent. Ce trafic nécessite dans les diverses échelles l'existence de maisons européennes, auxquelles les vaisseaux de leurs Nations sont adressés et qui leur fournissent les chargemens pour leurs retours.

Les résultats de ce commerce ne peuvent être calculés par voyages, parce qu'ils dérivent des opérations de la maison établie dans le Levant; ils sont annuels, et il est reconnu que, toutes les charges prélevées, ils ne dépassent pas dix pour cent.

On a vu, par les divers plans d'expéditions qui terminent chacun des chapitres de cet ouvrage, quels sont les résultats de celles que l'on peut faire aux Indes. Je vais les rappeler aux Lecteurs, pour les mettre à portée de fixer leur jugement sans recourir au corps de l'ouvrage.

LIEUX pour lesquels les Expéditions sont destinées.	LONGUEUR des VOYAGES.	BÉNÉFICE NET qui en résulte.	SA DIVISION PAR MOIS.
MOKA	19 Mois.	71 pour cent.	3 $\frac{3}{4}$ pour cent.
COTE DE MALABAR.			
PREMIER PLAN	20 *Idem.*	47 $\frac{1}{2}$ *Id.*	2 $\frac{1}{3}$ *Id.*
SECOND PLAN	16 *Idem.*	36 $\frac{1}{2}$ *Id.*	2 $\frac{1}{4}$ *Id.*
TROISIÈME PLAN	16 *Idem.*	85 *Id.*	5 $\frac{1}{4}$ *Id.*
COTE DE COROMANDEL et LE BENGALE	16 *Idem.*	60 *Id.*	3 $\frac{3}{4}$ *Id.*
CHINE	14 *Idem.*	40 *Id.*	2 $\frac{6}{7}$ *Id.*
CABOTAGE D'INDE EN INDE	33 *Idem.*	200 *Id.*	6 *Id.*

J'ai laissé à dessein le voyage à la Cochinchine, ce commerce n'étant point assez connu.

On voit par ce Tableau, qu'en prenant même pour terme de comparaison l'expédition la moins profitable, elle donne un bénéfice de 2 $\frac{1}{4}$ pour cent par mois, pendant que le commerce de l'Amérique n'offre que 1 et $\frac{1}{4}$ au plus, et que celui du Levant ne peut atteindre à 1.

On peut m'objecter ici que la modicité des profits de ces deux derniers marchés provient de la compensation des bons et mauvais voyages, et que, pour établir une juste comparaison avec celui de l'Inde, il faudrait le soumettre à une semblable compensation. Cette objection mérite une réponse.

Sans doute toutes les opérations maritimes sont sujettes à des événemens qui en changent les résultats; on peut les diviser en trois classes : ils dérivent des risques de la mer, des événemens politiques et des bonnes et mauvaises affaires, c'est-à-dire, des chances plus ou moins favorables dans les achats et dans les ventes.

Le commerce de l'Inde est assujetti aux deux premiers inconvéniens, mais il ne l'est pas, comme les autres, aux effets d'un commerce forcé, parce qu'il a des bornes qu'on ne peut franchir. On a vu que le véhicule qui lui est indispensable est l'argent; on ne peut y employer, chaque année, qu'une quantité déterminée de ce métal : d'où il suit qu'il n'y a qu'une somme possible de marchandises à importer annuellement en Europe, et que leur prix ne peut être sujet à de grandes variations. Le commerce de l'Asie diffère essentiellement en cela de celui de l'Amérique, dans lequel, à l'aide de longs crédits sur les marchandises dont on compose les cargaisons, les Négocians peuvent faire un grand nombre d'expéditions avec peu de déboursé et forcer ainsi un commerce qui, par cela même, cesse d'être aussi avantageux.

Sans doute il est des causes qui donnent de l'extension à celui

de l'Inde : les Hollandais y trafiquent avec peu de numéraire, à la faveur de leurs épiceries ; les Espagnols y emploient une portion du produit de leurs mines, qui est porté directement d'Acapulco à Manille. Les concussions des Anglais dans ces contrées leur permettent de temps à autre de disposer des sommes qu'ils enlèvent aux divers Souverains qu'ils dépossèdent ; enfin, le commerce d'Inde en Inde donne la plus forte extension à l'argent, puisqu'on peut se procurer les marchandises de l'Asie par cette voie, avec une émission de monnaie qui s'élève à peine à la neuvième partie du montant de l'achat sur les lieux (1).

Mais tout cela ne saurait influer sur la valeur des marchandises en Europe, au point de diminuer sensiblement les bénéfices. Les besoins de cette partie du monde en toiles de coton, en mousselines, en thé, en poivre, en épiceries, sont considérables, mais il serait difficile d'assigner des bornes à celui des matières premières, sur-tout au coton en bourre, à l'indigo, dont la culture est presque totalement abandonnée aujourd'hui en Amérique ; en sucre, dont la perte de Saint-Domingue occasionne

---

(1) Cette portion de numéraire est à peu près indispensable dans une première expédition ; mais, en examinant ce que j'ai dit dans le chapitre du commerce d'Inde en Inde sur les opérations d'une société qui exploiterait ce commerce, on concevra aisément qu'elle pourrait supprimer les piastres dans les envois qu'elle ferait à l'Isle de France pour la continuité des opérations de ses vaisseaux caboteurs, parce que ceux-ci pourraient se réserver sur leurs ventes la petite somme en argent qui leur serait nécessaire. On payerait alors une partie des marchandises de l'Inde avec celles de l'Europe, le reste serait acquis aux dépens des Indiens.

C'est ainsi que l'on peut résoudre ce problême si intéressant pour les sectateurs de la balance de commerce : *Trouver le moyen d'obtenir les productions de l'Asie sans y porter de l'argent.* Au reste, la solution de cette question ne présenterait un grand intérêt que dans le cas où les mines de l'Espagne et du Portugal seraient épuisées.

un

un vide immense ; en soie et dans une foule d'autres articles. Quelque florissant que soit le commerce des Européens en Asie, quelque activité qu'ils apportent au cabotage d'Inde en Inde, on peut raisonnablement assurer que leurs importations, loin d'occasionner une diminution dans la valeur des marchandises, seront encore au-dessous de leurs besoins ; d'où il faut conclure qu'on ne peut forcer le commerce de l'Asie, et qu'il doit inspirer aux armateurs sur ses résultats une sécurité que n'offriront jamais les autres.

On ne doit donc plus être surpris de ce que cet utile trafic a toujours été le point de mire du monopole, parce qu'il présente des bénéfices assurés. Mais, si ce principe est vrai en lui-même, il ne forme qu'un prestige funeste pour les compagnies exclusives qui doivent nécessairement éprouver des pertes là où le Négociant s'enrichit. En effet, elles ne peuvent faire qu'un commerce direct avec l'Asie, et celui-ci exige l'envoi de sommes considérables en numéraire ; cependant l'Europe ne peut se dessaisir, chaque année, que d'une partie de celui qu'elle reçoit de l'Amérique : de là résulte, pour ces associations, une modicité d'affaires qui ne saurait leur permettre de défrayer leur marine, entretenir leurs armées, salarier leurs Gouverneurs, leurs Généraux et la foule d'agens qui leur est nécessaire. Leur dépense excède nécessairement leur recette : de là vient la série de banqueroutes dont elles fournissent le triste tableau. Il leur faut ou ravager l'Asie, à l'exemple de l'Angleterre, ou manquer à leurs engagemens, comme les autres l'ont fait (1).

(1) Malgré l'évidence des faits qui prouvent ces vérités, un grand nombre d'Écrivains se sont attachés à défendre le monopole de l'Inde ; on en distingue un parmi la foule, qui semble y avoir mis une obstination qui amuserait quelquefois, s'il n'était question ici d'un intérêt trop fortement lié à la prospérité de l'État. Il compte curieusement jusques à quatre procès que le commerce libre a occasionné ; cela est fâcheux sans doute, mais beaucoup

Des Moyens les plus propres à faire prospérer le Commerce de l'Inde.

Je me suis attaché, dans cet ouvrage, à suppléer au défaut de l'expérience chez les Négocians qui n'ont pas encore fait le commerce de l'Asie, de même que chez les subrécargues qui n'y ont dirigé aucune expédition (1), je vais indiquer à présent les moyens que je crois les plus propres à le faire prospérer.

---

moins que les guerres funestes produites par la rivalité des compagnies privilégiées. Passant ensuite au vaisseau expédié par le commerce, il en fait un tableau digne de *Callot;* il éprouve, dit-il, des malheurs de toute espèce, parce qu'il est mal équipé, mal approvisionné de vivres, que ses mâts sont brisés par la tempête, qu'il perd une partie de son équipage, qu'il fait en vain des signaux de détresse aux autres bâtimens de commerce qu'il rencontre; que ceux-ci, *consultant froidement le gain que doit leur procurer la perte d'un rival, poursuivent leur route sans le secourir;* enfin, accompagnant le vaisseau jusques à son retour, il lui prodigue toutes les infortunes; on est surpris qu'il n'aille pas jusques à nous refuser les connaissances nécessaires pour arriver à notre destination, et qu'il ne nous peigne pas comme Ulysse, errants sur toutes les mers sans pouvoir retrouver notre patrie. On ne peut s'empêcher de gémir de ce que l'esprit de parti ait égaré à ce point un homme de mérite.

Voyez l'Ouvrage intitulé *De l'Inde en rapport avec l'Europe*, par Anquetit Duperron, imprimé à Paris en l'an VII, tome II, depuis la page 433 jusques à 447.

(1) L'illustre abbé Morellet, en m'accusant la réception de l'introduction de ce manuel, m'écrivait: « Trop long-temps l'arme la plus puissante du » monopole a été l'appel à la pratique, à l'expérience qui démentait, disait- » on, toutes les spéculations. Grâces à vos travaux, cet argument, *que » l'obstination emploîra sans doute encore*, sera victorieusement combattu » en citant et votre autorité et votre manuel. »

Si l'ouvrage que je donne au public peut remplir ce but salutaire, s'il enlève en effet au monopole son arme la plus puissante, je m'applaudirai du succès de mes travaux, et je croirai avoir été utile à mes concitoyens.

Le premier dépend de l'intelligence, de l'aptitude aux affaires et de ce zèle sans lequel il est difficile de réussir, qui doivent se trouver réunis chez la personne chargée, dans l'Inde, de la direction d'une opération importante. PREMIER MOYEN.

Ici, moins encore que dans tout autre cas, l'armateur ne peut tout prévoir; il ne peut non plus transmettre avec célérité des avis intéressans à celui qui gère ses intérêts; il doit donc s'en rapporter à lui. Mais, pour acquérir une sécurité d'où dépend son repos pendant un temps assez long, il doit chercher avec soin quelqu'un digne de sa confiance, et se l'attacher ensuite par tous les liens qui unissent les hommes entr'eux.

Il est une question qu'il est peut-être bon d'examiner. Est-il nécessaire d'avoir un subrécargue, ou le capitaine doit-il être chargé de la gestion des affaires, comme de la conduite du vaisseau? J'observerai là-dessus que l'unité de pouvoirs me paraît plus utile que leur division: celui qui exécute le plan qu'il a lui-même formé tend bien plus directement à son but, que celui qui remplit les ordres qu'il reçoit d'un autre; le dernier peut faire naître, dans des occasions importantes, un conflit toujours nuisible aux intérêts de l'entreprise. Que l'on ajoute à cela les divisions qui peuvent survenir pendant une longue navigation, les rivalités d'intérêts, et l'on se persuadera aisément qu'un capitaine géreur offre plus de moyens de succès, lorsqu'il réunit les connaissances du Négociant à celles du Marin expérimenté.

Quelque parti qu'on prenne là-dessus, dès qu'on sera fixé sur son choix, on doit donner les pouvoirs les plus étendus à celui qui en est l'objet, parce que c'est lui qui peut juger des circonstances, et que l'astreindre à des ordres précis, ce serait souvent lui ôter la faculté de remédier à des inconvéniens que l'on n'a pas prévus. Il faut bien connaître l'homme auquel on se confie; mais, cette connaissance une fois acquise, on doit se livrer à lui

sans réserve : une demi-confiance est souvent aussi funeste qu'un mauvais choix (1).

SECOND MOYEN.

Se procurer au meilleur marché les articles que l'on va acheter en Asie, et les vendre le plus avantageusement en Europe, c'est le second moyen de succès. Cette maxime triviale dans le commerce est susceptible de développement dans celui de l'Inde, parce qu'il diffère à plusieurs égards de tous les autres.

On a vu que les expéditions directes ont un avantage qui leur est particulier; savoir : une plus grande célérité pour les retours, mais qu'elles diffèrent essentiellement aussi des expéditions indirectes par un déboursé plus considérable, et sur-tout par une proportion moins forte dans les bénéfices. On a dû remarquer aussi que plus les expéditions directes participent des autres, et plus elles sont profitables, parce qu'elles ajoutent aux bénéfices qui leur sont propres une portion de ceux qui appartiennent au commerce d'Inde en Inde. Il résulte de ces faits, que c'est à la

---

(1) Ma propre expérience m'a fait connaître cette vérité. Je fus chargé, en 1771, de diriger dans l'Inde les opérations commerciales de la frégate *la Thétis*, expédiée pour le compte du commerce. MM. Joseph et Georges Audibert, de Marseille, qui en étaient les armateurs, avaient adopté un plan dont les résultats offraient des bénéfices, hors de toutes les proportions ordinaires, puisqu'ils allaient à trois capitaux pour un. Mais ces habiles Négocians ne m'astreignirent point à le suivre; ils prévirent que cette belle expectative pouvait s'évanouir : ils m'en laissèrent le juge, et, sans considérer que j'allais dans l'Inde pour la première fois, ils me donnèrent le pouvoir de substituer toute autre opération à celle qui était le but de l'entreprise.

Je m'assurai à l'Isle de France que le plan qui m'avait été donné ruinerait l'expédition : j'en formai un autre, et j'eus la satisfaction de voir que j'avais assuré le succès du voyage de *la Thétis*.

Tel fut l'heureux effet de la confiance dont M.rs Audibert m'honoraient; je rends à leur mémoire le témoignage de ma reconnaissance, de même que celui de l'estime et de la vénération que j'avais pour eux.

faveur

faveur de ce cabotage que nous obtiendrons toujours les productions de l'Asie avec le moins de déboursé.

En développant la manière dont on doit faire ce commerce (1), j'ai dit qu'il était fondé sur le défaut de navigation des Asiatiques. Il ne faut pas conclure de là que ces peuples ne paraissent point sur la mer, mais seulement qu'ils sont hors d'état d'y faire les grands voyages que le cabotage d'Inde en Inde exige. Cela leur est impossible en effet, parce qu'ils n'ont pas les connaissances nécessaires pour se livrer à une navigation hauturière qui demande toute la théorie des Marins Européens.

Sans doute les Arabes de Mascate vont au bas de la côte de Malabar avec des bâtimens de cinquante à cent tonneaux; les Persans et les Indoux du Guzurat font les mêmes courses; mais les uns et les autres sont incapables d'aller jusques à la côte de Coromandel, bien moins encore à la Chine.

Quelques petits bâtimens du Nord de cette dernière côte vont annuellement porter au Bengale des cargaisons de sel, qu'ils échangent contre du riz; mais ce n'est là qu'une navigation de côte en côte.

Enfin, les Chinois, qui sont le peuple le plus instruit de l'Asie, parcourent les mers de leur Empire : ils abordent à Batavia, aux Philippines, à la Cochinchine, à Siam et au Japon; mais ils n'oseraient aller à Surate, pour y charger le coton dont ils ont un besoin constant.

Les Arméniens, les Banians et les Parsis établis dans les grands comptoirs, arment, il est vrai, pour le grand cabotage d'Inde en Inde, mais ces expéditions sont en participation avec les Européens dont ils portent le pavillon, et les États-Majors de leurs navires sont toujours de la Nation dont ils ont arboré les couleurs. On en voit sous pavillon Français, Anglais, Portugais et Danois;

(1) Voyez au Chapitre X le commerce d'Inde en Inde.

ce sont donc des entreprises dirigées et conduites par des Européens, et que les Asiatiques ne sauraient faire par eux-mêmes.

Cependant les peuples nombreux de cette grande partie du monde ont des besoins auxquels ils ne peuvent pourvoir, et qui les forcent de livrer à l'activité des Européens un commerce aussi étendu que lucratif.

On aura sans doute remarqué la modicité des bénéfices que nous faisons dans l'Inde sur nos marchandises. Quels sont en effet les avantages qu'elles nous présentent à la côte de Malabar, à celle de Coromandel, au Bengale et même à la Chine? 20 à 30 pour cent au plus. Eh! comment encore ce médiocre profit nous est-il accordé? A la faveur d'une somme en argent presque double de celle en marchandises qu'il nous faut confier à nos acheteurs, avec laquelle ils nous procurent les productions de leur pays. Ce sont les profits qu'ils font avec nos espèces sur les articles qu'ils nous vendent, qui les dédommagent des difficultés qu'ils trouvent à placer les nôtres, et quelquefois des pertes qu'ils leur font éprouver (1).

On doit conclure de ces faits, que l'Asie a peu de besoins de nos marchandises. Il n'y a guères, en effet, que le cuivre et le fer qui lui soient nécessaires, parce qu'elle n'en a pas assez; mais elle peut se passer de tout le reste. Aussi est-il certain que, si l'on abordait dans l'Inde avec une cargaison complète des productions de l'Europe, et qu'on voulut la vendre contre de l'argent, on aurait de la peine d'en retirer le prix coûtant.

En comparant cette défaveur avec la manière dont celles de l'Asie sont accueillies dans les marchés où l'on les porte, on s'apperçoit, au premier coup d'œil, de l'avantage qu'elles ont sur les nôtres: elles y sont toujours vendues valeur en numéraire,

(1) On vend aussi des marchandises européennes contre des denrées de l'Asie, dont la valeur est toujours supérieure et que l'on solde avec de l'argent.

et elles jouissent ensuite d'un bénéfice rarement borné à 30 pour cent, mais qui s'élève le plus souvent depuis quarante jusques à deux cent cinquante (1).

Une préférence aussi décidée atteste les besoins des Asiatiques et l'insuffisance de leur marine; elle prouve aussi la solidité des avantages que présente le commerce d'Inde en Inde, et combien il est loin d'être forcé. Cultivons donc, avec soin, une navigation par laquelle l'Europe obtiendra toujours les marchandises de l'Inde fort au-dessous du prix qu'elles lui coûtent, lorsqu'elle les fait acheter directement.

Troisième Moyen.

Mais quel mode doit-on suivre pour les vendre avec le plus d'avantage? Cette question, long-temps débattue en 1769, de même qu'en 1790, me semble devoir être traitée de nouveau: je présenterai encore ici le fruit de mon expérience, ainsi que les motifs qui doivent faire renoncer les Négocians Français aux prétentions qu'ils manifestèrent à ces deux époques. Je conviens qu'au premier coup d'œil, rien ne semblait convenable à leurs intérêts comme de recevoir leurs navires dans les ports d'où ils les avaient fait partir, et d'en soigner eux-mêmes les cargaisons et la vente. A peine aussi eurent-ils obtenu, en 1769, la liberté du commerce de l'Inde, qu'ils demandèrent celle de faire retourner leurs vaisseaux dans leurs ports respectifs.

Le Gouvernement se refusa à cette demande; il jugea, sans doute, que le mode de vente de l'ancienne compagnie devait être le plus utile au commerce libre. Peut-être entra-t-il aussi dans ses vues de favoriser la ville de l'Orient et d'utiliser les superbes établissemens que l'on y avait fait. Quoi qu'il en soit, sa décision était sage, éclairée, l'expérience l'a démontré.

Les Négocians renouvelèrent leurs réclamations avec chaleur

---

(1) Voyez le Tableau des bénéfices du commerce d'Inde en Inde, page 510.

en 1790; mais l'Assemblée constituante ne se rendit pas à leur vœu : elle crut seulement devoir ajouter le port de Toulon à celui de l'Orient, et présenter un marché plus rapproché aux Négocians établis sur les bords de la Méditerranée. Ce dernier choix n'était pas heureux : la ville de Toulon n'offre rien de propre à recevoir les cargaisons de l'Inde; sa destination, purement militaire, s'oppose aux facilités, à l'aisance et à la liberté qui doivent régner dans un grand marché. D'ailleurs, ce double entrepôt des productions de l'Asie, loin d'être utile au commerce, lui est nuisible.

Examinons la question sous son véritable point de vue, elle se réduit à ceci : Convient-il aux intérêts des Négocians qui arment pour l'Inde qu'il y ait en France un ou plusieurs marchés des marchandises qu'elle nous fournit ?

Nos relations commerciales avec l'Asie diffèrent essentiellement de celles que nous avons avec nos colonies de l'Amérique; ces dernières ne nous fournissent que du sucre, du café, du coton et de l'indigo; il est indifférent que ce petit nombre de denrées soit répandu dans plusieurs ports; et, lorsqu'elles abordent à Marseille, à Bordeaux, à la Rochelle, à Nantes, au Havre, elles sont absolument les mêmes; l'acheteur ne voit de différence que dans la proximité du lieu d'où il lui convient de les tirer : aussi ceux de l'intérieur ou de l'étranger trouvent-ils rarement de l'intérêt à se déplacer pour se procurer celles dont ils ont besoin.

Les marchandises de l'Asie sont, au contraire, fort variées : celles de l'Arabie, du golfe Persique, de la côte de Malabar, de Ceylan, de la côte de Coromandel, du Bengale, de la Chine, offrent des différences essentielles entr'elles, ou, pour mieux dire, elles n'ont aucune conformité. Leur réunion dans un seul marché inspire un intérêt général, tandis que leur division partage celui des acheteurs et nuit ordinairement à leurs spéculations.

Supposons un vaisseau venant de Moka, arrivé à Bordeaux; un

un autre de la côte de Malabar, abordé à Marseille; un troisième parti de la Chine, désarmant à Nantes; enfin, un quatrième venant de la côte de Coromandel et du Bengale, déposant son chargement au Havre. La vente de chacun d'eux est annoncée à peu près à la même époque; les acheteurs sont déconcertés par l'éloignement de ces cargaisons; ils ne peuvent se rendre à la fois dans les divers ports où elles se trouvent; elles ne leur inspirent même, chacune en particulier, qu'un intérêt médiocre, tandis que leur réunion leur eût présenté l'expectative d'une affaire importante. Attirés et repoussés par des intérêts qui se croisent, ils restent indifférens, pendant que le rassemblement de ces marchandises aurait excité leur émulation et flatté leurs espérances.

Mais, combien leur incertitude s'accroît-elle encore, lorsque d'autres vaisseaux sont attendus! Ils espèrent, avec quelque fondement, une baisse dans les prix; ils portent leurs regards vers les ports qu'ils croient devoir être les moins fréquentés par les spéculateurs, et dans lesquels ils comptent faire des achats plus avantageux; ils jouent enfin à la baisse, pendant qu'autrefois, dans l'unique marché de l'Orient, ils jouaient à la hausse, parce qu'ils étaient assurés qu'une année entière s'écoulerait avant de leur présenter l'occasion de faire de nouvelles emplettes.

Que l'on considère, au contraire, l'effet de trente cargaisons déposées dans un seul port, formant la totalité des retours attendus dans l'année et présentant aux acheteurs une vente de cinquante millions, qui réunit toutes les productions de l'Asie : le poivre, le coton, le café de Moka, les toileries de toutes les espèces, les mousselines, la soie, le thé, les nankins, les drogueries, les bois de teinture, éveillent à la fois l'ambition des acheteurs; un intérêt majeur décide leur déplacement : ils font partir leurs commis pour recueillir les commissions des acheteurs du second ordre; leurs besoins particuliers, joints à ceux de leurs commettans,

leur présentent l'expectative d'une adjudication importante (1), ils arrivent dans ce marché, où le même intérêt a rassemblé trois cents Négocians qui veulent, chacun en leur particulier, remplir les ordres qu'ils ont reçu et pourvoir à leurs besoins. Divisés par des intérêts opposés, ils ne peuvent s'entendre pour maîtriser les prix; il ne leur reste que la chaleur des enchères pour disputer à leurs concurrens les marchandises qui leur sont nécessaires. Tel sera toujours l'effet d'une foire unique dans son espèce, où l'on est forcé de se pourvoir dans un terme donné, et dont le retour périodique n'a lieu qu'une fois dans l'année.

Les circonstances particulières qui m'obligèrent de faire mes retours à Livourne, de même qu'à Ostende, m'ont trop fait connaître les inconvéniens des petits marchés, pour que je ne prémunisse pas contr'eux les Négocians Français qui se livreront au commerce de l'Asie.

Le 2 février 1785, revenant de la côte de Malabar, le temps contraire me fit relâcher à Lisbonne avec le vaisseau *le St-Charles* que je commandais; sa cargaison était composée de toileries et de sept mille quintaux de poivre. L'Italie qui manquait de ce dernier article en avait fait des demandes à Lisbonne; on m'y proposa de vendre celui du *St-Charles*, dont on m'offrit cent soixante-cinq francs du quintal, poids de Marseille; mille quintaux seulement étaient pour mon compte: je proposai de les livrer, mais on voulait toute la cargaison, parce que le restant étant destiné pour Livourne pouvait y occasionner une baisse. N'étant point autorisé à la vendre, je poursuivis ma route et j'arrivai le 20 février dans ce dernier port. La vente de ce chargement

(1) Les Maisons Portales et Compagnie de Neuchâtel, Plantamour Rilliet, Jean-Théodore Revier, de Genève, Senbidermann et comp.e, de Paris, se rendaient adjudicataires, autrefois, de plusieurs millions chacune aux ventes de l'Orient et de Londres.

fut annoncée dans toute l'Italie, à Venise, en Hongrie, en Bohême, en Prusse et en France; mais elle était trop peu importante pour déterminer les grands acheteurs à se déplacer: elle n'attira que quelques ordres particuliers, et le défaut de concurrence fit baisser les prix, au point que l'on n'obtint que cent trente-cinq francs du quintal d'une marchandise dont j'avais refusé cent soixante-cinq à Lisbonne; ce qui produisit une moins valeur de 210000 francs sur une partie dont l'achat dans l'Inde s'élevait tout au plus à 500000 francs.

J'arrivai à Ostende le 20 mai 1789, avec une cargaison composée de toiles de la côte de Coromandel et de celles du Guzurat; le reste du chargement était aussi en poivre. La vente fut annoncée pour le 6 juillet suivant; la même cause produisit le même effet. Le peu d'acheteurs qui se présentèrent étaient de Paris; ils s'entendirent aisément sur les prix qu'ils tinrent si fort au-dessous de la valeur, que je fus obligé de retirer une grande partie des marchandises, pour en chercher ailleurs un débit plus profitable.

A cet inconvénient capital, il s'en joint d'autres non moins nuisibles.

Les cargaisons qui arrivent de l'Inde ont besoin d'être bénéficiées; cette opération a deux buts également utiles:

Le premier est d'écarter tout ce qui se trouve avarié; par exemple: le café contracte presque toujours, dans la cale des navires, une humidité qui altère sensiblement la qualité des grains qui avoisinent les emballages; on conçoit que le mélange de ceux-ci avec le reste de la balle en dégraderait la qualité: aussi l'ancienne compagnie faisait-elle écarter, avec soin, de chacune d'elles tout ce qui avait souffert; elle les vendait ensuite sous la désignation de *balles refaites.* L'acheteur, assuré par cette déclaration qu'elles ne contenaient que du café parfaitement sain, en donnait un plus grand prix.

Le second but du bénéficiement est d'assortir chaque lot de marchandises d'une manière parfaitement conforme à sa désignation (1). Ceci regarde plus particulièrement les toiles de coton et les mousselines. J'ai dit, au chapitre de la côte de Coromandel (2), que quelque attention que l'on puisse apporter à leur examen dans l'Inde, on ne peut se flatter de former des assortimens parfaitement semblables dans chaque sorte; que l'impossibilité d'obtenir les toiles dans un même degré de finesse oblige les acheteurs à n'y pas regarder de trop près; de là résulte un défaut d'égalité dans les pièces dont chaque balle est composée.

Mais les considérations qui déterminent en Asie ne sauraient avoir la même influence en Europe; il faut ici que toutes les marchandises classées dans une même qualité soient semblables. Pour parvenir à ce but, l'ancienne compagnie faisait tout déballer, et des assortisseurs extrêmement exercés formaient de nouvelles balles qui présentaient une égalité parfaite dans chacune des pièces dont elles étaient composées.

Chaque sorte recevait alors une marque différente qui déterminait les degrés de finesse avec une telle précision, que les marchands de l'intérieur, en désignant ces marques dans les ordres qu'ils donnaient à leurs commissionnaires, étaient assurés de recevoir des qualités conformes à celles qu'ils désiraient. Mais, si l'acheteur était servi avec une fidélité scrupuleuse, les vendeurs de leur côté n'étaient point exposés aux effets d'une estimation

(1) L'ancienne compagnie des Indes apportait à cette opération une exactitude qui ne laissait rien à désirer; et, si l'exclusion qui mettait dans ses mains le monopole de l'Asie était contraire à la liberté dont le commerce doit jouir, il faut convenir que le mode de ses ventes était parfait, parce qu'il réunissait à la bonne foi qui devait y régner, le meilleur moyen de tirer des marchandises toute leur valeur.

(2) Page 234.

que les premiers auraient toujours basée sur celle des pièces communes, comme cela m'est arrivé à Livourne et à Ostende. Obligé de leur présenter mes toiles telles qu'elles étaient venant de l'Inde, je ne pus offrir à leur examen que les têtes des balles que j'avais fait ouvrir : ceux-ci, exercés à distinguer la valeur de chacune des pièces qu'elles renfermaient, réglèrent leur prix sur les moins fines et profitèrent ainsi, dans leurs achats, du surplus de beauté des autres (1). Je ne crains point d'exagérer, en avançant que cette manière de vendre fait éprouver une perte de dix à douze pour cent. Le bénéficiement des cargaisons de l'Inde est donc indispensable pour en tirer le parti le plus profitable, et ce second moyen ajoute beaucoup à l'avantage d'un marché, assez considérable pour attirer un grand nombre d'acheteurs.

Mais quelle est la ville de France qui peut fournir des magasins assez vastes pour recevoir, déballer, assortir, réemballer trente cargaisons à la fois, et présenter en même temps une sécurité convenable contre l'incendie d'un dépôt aussi précieux? Il n'y a que celle de l'Orient qui possède cet avantage.

Les Administrateurs de l'ancienne compagnie, frappés de la sureté de son port, de la facilité qu'il offre pour le débarquement, de l'avantage que les isles de Grouays et de Belle-Isle présentent pour les attérages, le choisirent pour en faire l'entrepôt du commerce des Indes. Ils firent bâtir à cet effet ces magasins, les plus beaux qui soient en Europe, que leur position isolée au milieu d'un vaste terrain met à l'abri des accidens du feu, et qui réunissent toutes les commodités que peuvent avoir des constructions faites exprès. En vain d'autres villes prétendraient-

(1) Voyez ce que j'ai dit, au chapitre de la côte de Coromandel, de la facilité avec laquelle on peut se tromper sur l'appréciation des toiles dans un certain degré de finesse.

elles à une préférence que l'on ne peut raisonnablement leur accorder; elles manqueront toujours, quoiqu'on en dise, de quelques-uns des avantages que celle de l'Orient possède, et sur-tout des localités convenables qu'elles ne pourront se procurer qu'avec de grandes dépenses.

C'est donc à l'Orient que les cargaisons de l'Inde doivent se réunir; c'est là qu'elles trouveront tout ce qui est nécessaire pour les bénéficier; c'est là enfin que, présentées aux acheteurs de l'Europe dans une foire générale et annuelle, les armateurs en obtiendront des prix supérieurs à ceux qu'ils en auraient retiré en les vendant isolément. Je tiens ce marché central des marchandises de l'Asie, comme l'un des meilleurs moyens d'en faire fructifier le commerce.

C'est vainement que l'on voudrait opposer à cette mesure salutaire les petites économies résultantes du débarquement dans le port de l'armement, d'une médiocre prime d'assurance que l'on pourrait éviter sur le retour des vaisseaux vides, enfin celle des frais qu'entraîne le déplacement des armateurs pour aller suivre les ventes de leurs cargaisons : tous ces moyens d'une parcimonie ruineuse disparaissent contre une augmentation de prix de dix à douze pour cent sur des cargaisons qui valent près de deux millions.

QUATRIÈME MOYEN.

Le quatrième et le plus puissant de tous les moyens propres à faire prospérer le commerce de l'Inde, c'est de le laisser libre. J'ai développé dans mon introduction les funestes effets qui étaient résultés du monopole auquel il a presque toujours été assujetti, et j'ai exposé les avantages qui découlent de sa liberté.

Mais ce principe n'est pas particulier à celui de l'Asie; il est commun à toutes les espèces de commerce : en effet, tout monopole est évidemment établi contre la Nation même qui l'autorise, parce qu'il exclut la plus grande partie de cette Nation des avantages qu'elle retirerait de la liberté qui lui est enlevée,

en faveur d'un petit nombre de particuliers qui acquièrent ainsi le droit d'opprimer le reste de leurs concitoyens.

Pourquoi faut-il que l'opinion contraire ait constamment prévalu, malgré l'expérience qui a prouvé que les pays se sont enrichis en proportion du plus ou moins de liberté qui a tenu leurs ports ouverts. On ne peut trouver la solution de cette question, que dans les vices du systême commercial qui dirige les Puissances Européennes. Elles n'ont point encore compris que la liberté du commerce est une des plus grandes sources de prospérité; il trouve partout, au contraire, des entraves telles, qu'il serait anéanti depuis long-temps sans l'effet de cette tendance que les hommes ont à s'occuper de leur bien-être, augmenter leurs jouissances et accroître leurs relations sociales. C'est ce sentiment naturel qui leur fait combattre les difficultés sans cesse renaissantes qu'ils rencontrent, et sur-tout cet esprit de monopole qui, par une suite de principes aussi faux que funestes, est devenu la base de la politique européenne. Tout a tendu à l'exclusion; il n'est aucune partie de l'industrie qui n'y soit plus ou moins assujettie, qui ne la réclame ou qui n'en souffre.

L'Espagne, appauvrie et dépeuplée par l'effet des trésors qu'elle reçoit tous les ans de ses mines, craint de perdre le principe de sa misère : elle défend, sous les peines les plus rigoureuses, la sortie de ses métaux précieux, malgré qu'ils lui coûtent la perte de sa population et de son industrie. Après avoir fait gémir ses colonies des Indes Occidentales sous le monopole le plus désastreux, elle vient d'y asservir, depuis un petit nombre d'années, celles qu'elle possède en Asie; malgré les leçons de l'expérience qui l'ont obligée d'affranchir les premières d'un joug aussi funeste.

La France préoccupée, avant la révolution, des principes erronés de la balance du commerce, croyait accroître son numéraire par la prohibition des marchandises étrangères : elle

rétablissait le monopole de l'Inde, entravait son commerce intérieur par des lois fiscales, entretenait une armée de fraudeurs, contre-poids ordinaire de celle des préposés, et anéantissait ainsi la branche la plus importante du commerce national.

L'Angleterre qui a fondé sa puissance sur son commerce, est plus asservie qu'aucune autre Nation aux effets désastreux du monopole: il s'est emparé chez elle de toutes les branches de son industrie; ses marchands et ses manufacturiers sont devenus ses législateurs; elle éloigne, par des lois prohibitives ou par des droits énormes, des productions que ses habitans appèlent par leurs goûts, par leurs besoins, et qu'ils achètent à grand prix des mains de leurs fraudeurs. Enfin, c'est par une suite de ce même principe, qu'elle croit voir sa ruine dans la prospérité des autres Nations, et que cet État accumule, pour soutenir des guerres continuelles, une masse de dettes sous le poids de laquelle il doit nécessairement succomber, pendant qu'il serait parvenu au plus haut degré d'opulence, si, connaissant les bornes que son intérêt bien consulté devait lui prescrire, il n'aspirait pas au monopole du monde entier (1).

(1) Je ne puis m'empêcher de citer ici l'opinion d'un de ses plus illustres Écrivains. « On favorise, dit-il, le commerce des vins de Portugal, et on » décourage celui des vins de France. Les Portugais, dit-on, sont pour nos » manufactures de meilleures pratiques que ne le sont les Français, et on » leur doit par conséquent un encouragement de préférence; comme ils nous » donnent leur pratique, il est juste que nous leur donnions la nôtre. C'est » ainsi que, dans l'administration d'un grand Empire, les petites finesses » des marchands subalternes se sont transformées en maximes politiques: car » il n'y a guères que les marchands les plus subalternes qui s'imposent la loi » d'employer leurs pratiques de préférence; un grand Négociant, sans aucun » égard à de petits intérêts de cette espèce, achète toujours ses marchandises » partout où il les trouve et à meilleur marché et de meilleure qualité.

» Tels sont cependant les principes qui ont enseigné aux Nations qu'il

Il n'est point, en effet, de Nation chez laquelle ce principe destructeur ait fait des progrès plus étendus : c'est chez elle où le cultivateur jouit, aux dépens du peuple, du monopole des grains et de la viande ; où les manufacturiers obligent le reste de la société à n'user que des productions qu'ils leur procurent ; où ils restreignent à leur gré la quantité totale de l'industrie que la Grande Bretagne pourrait entretenir ; enfin, c'est chez elle où les monopoleurs sont devenus les plus redoutables (1).

La Hollande paraît, au premier coup d'œil, avoir admis des

» était de leur intérêt d'appauvrir tous leurs voisins. On leur a appris à voir » d'un œil d'envie la prospérité des peuples qui commercent avec elles, et à » regarder tout le gain qu'ils font comme une perte pour elle-même. Le » commerce qui pour les Nations, comme pour les individus, devrait être » un lien d'union et d'amitié, est devenu la source la plus féconde des » animosités et de la discorde. Durant le cours du siècle précédent et du » siècle passé, le repos de l'Europe a été moins troublé par l'ambition » capricieuse des Rois et des Ministres, que par l'impertinente jalousie des » marchands et des manufacturiers. Sans doute la violence et l'injustice de » ceux qui gouvernent le monde sont des maux qui datent de loin et contre » lesquels la nature des affaires humaines laisse peu espérer de remède assuré : » mais la basse rapacité, le génie monopoleur des marchands et des manu- » facturiers, qui ne sont pas et qui ne doivent pas être les maîtres du monde, » sont des vices qui, quoique incorrigibles, peuvent être fort aisément » circonscrits dans des bornes faites pour les empêcher de troubler tout repos, » autre que le leur. »

Voyez l'Ouvrage intitulé *Recherches sur la Nature et les causes de la Richesse des Nations*, traduites de l'Anglais, d'Adam Smith, par J. A. Roucher, seconde édition, tome III, livre IV, chapitre II, page 156 et suivantes.

(1) « Si les Officiers d'une armée s'élevaient contre toute réduction des » forces militaires, avec cette chaleur et cet accord qu'on voit aux maîtres » manufacturiers contre toute loi qui veut accroître le nombre de leurs rivaux » dans le marché intérieur ; si les premiers armaient leurs soldats, comme » les derniers échauffent leurs ouvriers pour les soulever contre les auteurs

répandues sur la surface du globe, elles ne peuvent se trouver réunies en un même lieu. L'industrie qui en découle a varié aussi par une suite de la même cause. Du besoin de ce que possèdent les autres sont nés les échanges, et avec eux les jouissances et la société. Le désir de ce qu'il n'a pas est naturel à l'homme, la privation ajoute au prix qu'il lui donne; de là résulte le plus de valeur qu'il accorde aux productions étrangères, soit qu'elles appartiennent à la terre, soit qu'elles proviennent de l'industrie. Quelques bons que soient le rhum et le tafia chez lui, l'Américain préfère nos eaux-de-vie, pendant que nous prisons davantage ces liqueurs. Quelque habitué que l'on soit à la bière en Angleterre, ses habitans préfèrent nos vins; dans les objets manufacturés, nous estimons leurs ouvrages en cuir, en quincailleries, même en coton; ils recherchent nos batistes, nos linons, nos ouvrages de mode, même nos draps fins. Par quelle fatalité des besoins et des désirs mutuels trouvent-ils à chaque pas des obstacles? Pourquoi faut-il qu'on ne puisse les satisfaire qu'à l'aide d'une fraude qui démoralise l'homme, qui arme les citoyens les uns contre les autres et qui produit toujours le mal le plus funeste, la désobéissance aux lois?

C'est donc en vain que la navigation a rapproché tous les peuples, qu'elle a fait de la mer le marché général de la grande république commerçante. Les sophismes des hommes d'État sont venus placer au milieu des flots les barrières les plus redoutables. Non, ont-ils dit à tous les peuples de la terre, vous ne satisferez

---

se sont enrichis en proportion de l'étendue de liberté qui tenait leurs ports ouverts. C'est à eux qu'il appartient de convaincre de cette vérité les vieilles Nations de l'Europe qui n'ont pu en sentir jusques ici l'évidence. En donnant cet utile exemple, ils arriveront au degré éminent de richesse et de puissance auquel ils sont appelés, ainsi qu'aux hautes destinées que la Nature leur promet, s'ils n'y apportent point d'obstacle.

point vos besoins et vos goûts mutuels; vous n'échangerez pas vos productions; les Nations ont des intérêts rivaux; il leur est utile que leurs voisins ne prospèrent pas; tout ce qu'ils acquerraient serait perdu pour elles, mieux vaut entretenir avec eux de guerres interminables (1).

C'est ainsi qu'une basse et petite jalousie, que l'on punirait chez des artisans qui s'en rendraient coupables, est devenue le principe fondamental de la politique des Nations; c'est elle qui entretient ces guerres sanglantes; c'est elle qui a fait de la mer le lieu où la propriété particulière est la moins respectée, et des hommes civilisés une multitude de pirates.

Oh! Smith! philosophe profond, philantrope estimable, toi, qui dans tes savantes méditations as remonté aux premiers élémens de la société, pour connaître les principes sur lesquels la prospérité des Nations repose! toi, qui osas élever ta voix au milieu du plus furieux monopole, pour le proscrire! toi, enfin, qui parlas de la liberté du commerce chez un peuple tellement maîtrisé par les monopoleurs, que son Sénat n'oserait contribuer par des lois sages au bonheur de la patrie, si elles se trouvaient en opposition avec les intérêts de ces êtres avides! oh! Smith!

---

(1) « Faut-il que je traverse la prospérité de mon semblable, parce que » la Nature a placé une montagne ou une rivière entre lui et moi? Cette » barrière m'autorise-t-elle à le haïr, à le persécuter? Oh! Combien cette » prédilection exclusive pour des sociétés particulières a coûté de calamités » au globe! Combien elle lui en coûtera dans la suite, si la saine philosophie » n'éclaire enfin les esprits trop long-temps égarés par des sentimens factices! » Ma voix est trop faible sans doute pour dissiper le prestige; mais il naîtra, » n'en doutons point, il naîtra des Écrivains dont les raisonnemens et l'éloquence persuaderont tôt ou tard aux générations futures que le genre humain » est plus que la patrie, ou plutôt que le bonheur de l'une est étroitement » lié à la félicité de l'autre. »

Histoire philosophique et politique de Raynal, livre VI, page 78.

reçois par ma voix l'hommage des générations futures dont tu feras le bonheur ! mais, satisfait de le leur avoir préparé à l'avance, tu n'as pas dû te flatter d'en voir jouir tes contemporains : les fruits de la vérité sont délicieux sans doute, mais, combien leur maturité est lente ! Cent ans s'écouleront peut-être, avant que les Gouvernemens se soient éclairés à ta lumière, et sur-tout avant qu'ils aient écarté les obstacles sans nombre qui s'opposent à toute régénération ; puisses-tu, au défaut de l'estime d'une partie de tes concitoyens, goûter au fond de ton ame le bonheur que tu as voulu procurer à tes semblables ! daignes accueillir ces témoignages de mon admiration et les vœux que je fais pour que tu deviennes, par tes savans écrits, le Législateur de ta patrie ! Si elle se laisse jamais guider par la sagesse de tes vues salutaires, le repos de l'Europe et conséquemment celui de la terre sera, pour ainsi dire, assuré. Des fleuves de sang ne couleront plus à des époques périodiques très-rapprochées ; les peuples, accoutumés à la douce liberté du commerce, ne s'armeront plus les uns contre les autres à la voix d'un Ministre qui, pour se maintenir en place, criera à tes concitoyens que les intérêts du commerce britannique sont lézés ; une morue pêchée au-delà de certaines limites ne sera plus le prétexte de plusieurs années de calamités.

Liberté du commerce ! A cette idée, mon cœur éprouve la plus douce sensation ; il me semble voir les États de l'Europe ne former plus que les différentes parties d'un seul et grand Empire, se prêter des secours mutuels au moyen de l'intérêt, ce mobile qui dirige tous les hommes, et qui les porte naturellement à céder leur superflu, avec quelque avantage, à celui qui a des besoins ; il me semble les voir préservés à jamais des horreurs de la famine ; il me semble voir les marins de ces diverses Puissances parcourant la surface des mers, ne s'aborder que pour se secourir ; il me semble enfin les voir rapprochés

dans ces grands marchés que présente l'Asie, par l'effet du commerce qui tend à réunir tous les hommes, qui dissipe les préjugés, détruit une foule de préventions et propage les lumières.

Je les ai vu ces lieux où le même intérêt rassemblait des hommes de toutes les Nations, mais mon cœur ne pouvait se livrer aux mouvemens que lui inspirait ce spectacle : la triste défiance faisait taire dans mon ame les sentimens que l'amour de mes semblables me dictait. Pourquoi faut-il, en effet, qu'au sortir de ces marchés immenses, l'homme vigilant, intrépide, qui va se livrer à la merci des flots, puisse rencontrer sur les mers qu'il doit parcourir d'autres ennemis que les vents ?

Cependant, lorsqu'il a quitté son pays sous la foi des traités; lorsqu'il devrait être dans la sécurité la plus parfaite; lorsqu'il devrait éprouver la plus douce joie en appercevant une voile qui lui annonce quelques-uns de ses semblables errans comme lui sur le vaste Océan; lors, enfin, que son premier mouvement le porte à s'en approcher, à les secourir, s'ils sont dans la détresse, à leur demander des secours, s'il a des besoins, la prudence, au contraire, lui dicte de les fuir, par la crainte qu'il a de rencontrer en eux des ennemis qui vont s'emparer de ses richesses, lui faire perdre jusques à des salaires si justement acquis, et, ce qui est pire encore, le priver de sa liberté, le conduire dans une terre étrangère, le précipiter dans une prison et le faire gémir plusieurs années loin de sa femme et de ses enfans, pour le bien-être desquels il avait tout bravé et auxquels il venait apporter le fruit de ses travaux.

Ah ! Qui de vous s'est trouvé à six mille lieues de chez lui, et n'a pas éprouvé cette angoisse de l'ame qui fait sentir le désir d'embrasser les siens ! Qui de vous, en partant pour s'en rapprocher, n'a pas senti ce doux frémissement que produit l'espoir de revoir sa patrie ! Mais, qui de vous aussi n'a pas

senti ce mouvement de désespoir et de fureur qui survient à l'instant où, forcé d'amener son pavillon, on voit ses espérances déçues et toute la joie qu'on se flattait d'éprouver à son retour s'évanouir en un instant!

Oui, s'il existe jamais une Nation assez puissante pour pouvoir commander la liberté des mers et celle du commerce, elle sera la libératrice du monde; son Chef auguste pourra être proclamé, à juste titre, le bienfaiteur des Nations, l'ami de l'humanité et le héros de la liberté; il réparera, par ce seul acte, tous les maux que la guerre a fait éprouver aux hommes; lui seul se sera servi de la force pour le bien de ses semblables; lui seul, enfin, se sera élevé au-dessus des idées étroites que dicte l'intérêt mal entendu des Puissances, pour embrasser celui de la terre entière et faire le bonheur de tous les peuples.

FIN.

TABLE ALPHABÉTIQUE
DES MATIÈRES.

A

Achem, Ville de l'isle de Sumatra. Sa situation. Sa rade est sûre. Le Roi fait seul le commerce avec les étrangers. Ses habitans ont chassé les Anglais et les Portugais. page 319.

Adatis, Ce que c'est. 293.

Adran (Évêque d'). Fonctions qu'il remplissait auprès du Roi de la Cochinchine, dont il conduisit le fils à la Cour de France. Objet de ce voyage. Sa conduite à Versailles. Son retour. Consternation dans nos colonies de l'Inde occasionnée par la nouvelle de la non-réussite de sa mission. 349 à 354.

Agrès, On en trouve de toutes les espèces dans les magasins de la compagnie Hollandaise au Cap de Bonne Espérance. 8. A Batavia. 331.

Aîlerons de requins. 141, 420.

Alcyons (Nids d'). Mets très-recherché par divers peuples de l'Asie. Où on les trouve. Quelles qualités ils doivent avoir. 318.

Aloès, Il en existe à Moka de deux qualités. Celui de Soccotora est le plus estimé. 84.

Aman, Mesure de longueur en usage à Moka. 74.

Ambre gris, Qualités qu'il doit avoir. Il ne s'en trouve pas toujours à Moka. 84.

Amérique Septentrionale, Combien d'or et d'argent n'a-t-elle pas enlevé à l'Europe depuis 20 ans. (*Consid.*) 36.

Anjinga, Comptoir anglais sur la Côte de Malabar. Industrie des habitans. Comment s'y tiennent les comptes. Ses monnaies. Ses poids. Ses mesures. 128 et 129.

Anis étoilé ou *Badiane*, 429.

Angleterre, Plus asservie que les autres Puissances aux effets désastreux du monopole. Ses marchands, ses manufacturiers devenus ses législateurs. Elle voit sa ruine dans la prospérité des autres nations. Elle serait parvenue au plus haut degré d'opulence, si elle n'aspirait pas au monopole du monde entier. Elle succombera sous l'énormité de ses dettes. (*Consid.*) 64.

Anquetil, Auteur qui a mis, à défendre le monopole, une obstination qui amuserait, s'il n'était question,

dans son ouvrage ; d'un intérêt fortement lié à la prospérité de l'État. 419.
Araque, Celui de Batavia est le plus estimé. Avec quoi il est composé. 339.
Arrêt du Conseil qui, en 1785, rétablit le monopole. Sophismes avec lesquels on le surprit. Leur réfutation. *xiv*.
Art de désinfecter l'air. L'Auteur de cette découverte. Utilité dont il est pour les navires négriers. 18. Note supplémentaire à cet égard. 543.
Asie, abondante en matières premières. C'est le pays du monde où nous pouvons nous procurer à meilleur marché ce qui nous est nécessaire. (*Consid.*) 40 et 41. Elle a peu besoin des productions d'Europe. Bénéfice qu'elle leur accorde. 54. *idem*. Ses habitans sont incapables de se livrer à des navigations hauturières. Quelles sont celles qu'ils font. 53. *Idem*.
Associations pour le commerce de l'Inde, Ont besoin d'une protection spéciale du Gouvernement. *xxxiij*.

B

Bafetas, Ce que c'est. 292.
Bahar, Poids de Moka. Sa division. 73. dito de Betelfagui. Son rapport avec le poids de marc. Sa division. 92.
Bajutapaux. 239.
Balance de commerce, Ce que, suivant M.r Necker, elle produisait à la France. (*Consid.*) 26. Sa théorie accumule des trésors imaginaires dans la tête des hommes d'État. Elle plongerait dans la misère les peuples qui auraient le malheur d'en être favorisés. Objections que l'on peut faire à ce sujet. 32. *Idem*.
Banques particulières, Leur utilité dans les grandes villes de commerce. *xxxv*.
Banta, Ce que c'est. 249.
Barotsch, Ville du Guzurat célèbre par la fertilité de son territoire et ses nombreuses manufactures. Elle verse ses productions territoriales et industrielles dans le marché de Surate. 191.
Basins, Où ils se fabriquent. 239.
Bassora, Sa situation. Son commerce moins florissant qu'autrefois. Marchandises d'importation. Ses comptes. Ses monnaies. Ses poids. Sa douane. 105 à 109. Courtiers. Usages du commerce. Saraf. Son droit. 110. Vents qui règnent dans le golfe Persique. Prix auquel divers articles furent vendus en l'année 1771. Fret de Bassora dans l'Inde, et retour. 111.
Batavia, Ville de l'isle de Java. Sa situation. Sa citadelle. Son arsenal. Approvisionnemens qui existaient en 1772, assuraient des secours à une grande flotte. Beauté de cette ville et de ses dehors. Faubourg

habité par les Chinois. Population qu'ils y forment. Leur commerce dans cette isle. Insalubrité du climat et sur-tout des eaux. Moyen de s'en procurer de très-bonne. Cette ville est la résidence du Gouverneur et du Conseil général de la compagnie Hollandaise. 330 à 337.

Bateaux de Moka. Leur prix par voyage. Manière de les charger. Infidélité des bateliers. 63.

Baume de la Mecque, Il est souvent falsifié. Moyen de le connaître. 85.

Bencoul, Établissement anglais sur la Côte occidentale de l'isle de Sumatra. 317.

Bénéficiement des Cargaisons de l'Inde. Quels sont les avantages de cette opération. (*Consid.*) 59.

Bengale. 273. Sa situation. Quels y sont les principaux Établissemens Européens. Avantages et inconvéniens qu'ils présentent. Fleuves qui arrosent ce beau pays. Fertilité de son sol. Quelle est la meilleure saison pour y arriver. 275 à 284.

Benjoin, Abondant dans l'isle de Sumatra. Distingué en trois qualités. Comment on les distingue. 318.

Bétel, Ce que c'est. Usage que l'on en fait en Asie. 373.

Betelfagui, 85. Cette ville est le marché général des cafés de Moka. Les capitaines et les subrécargues doivent s'y rendre. Conduite que l'on doit tenir. Précautions à prendre. Manière d'y faire le contrat. Payement et transport des espèces. 87 à 91. Présent d'usage. 92.

Bétilles de Côte et de Tiranamelé, 238.

Birmingham, Quantité d'or et d'argent que consomment les manufactures de cette ville. (*Consid.*) 35.

Blés, Le territoire de Barotsch en fournit beaucoup. (*Voyez Barotsch*) Celui du Bengale n'est point un objet d'importation.

Bleu de Prusse, 415.

Bois de Sandal, Qualité qu'il doit avoir. 116. Ses propriétés. Ses divers emplois. 117.

Bois de Teck, 117.

Bois de teinture, 288.

Bois d'aigle et de calambac, 371.

Bois d'ébène, 418.

Bolts (M.r), Juge de la cour du Maire à Calcuta. Son ouvrage sur le Bengale. 275.

Bombay, 159. Sa situation. Son port est ouvert à toutes les Nations et pourquoi. Sa population. Étendue de son commerce. D'où viennent les cotons dont son marché est rempli. Moyen pour en faciliter l'arrimage. Comment les espèces qu'on y porte doivent être employées. 160 à 163.

Bouché (M.r). Ses qualités. Il avait acquis, par sa bonne conduite, la confiance des habitans de l'isle de Madagascar. Anecdote intéressante à ce sujet. 11.

Bougie, Mal fabriquée à la Cochinchine. Son prix. 137.

Borax, Ce que c'est. Abondant au Bengale. 288.

Borneo, Passe pour la plus grande des isles connues. 340. Ses productions. Les seuls Chinois y sont établis avec sécurité. Destruction des établissemens des Européens. 341. Les Hollandais, et après eux les Anglais, sont parvenus à s'y maintenir. 342.

Buona-Vista, Isle du Cap Vert, nourrit un grand nombre de bestiaux. Elle a deux rades assez sûres. L'eau y est rare. Moyen de s'en procurer. 3 et 4.

C

CABOTEURS *de l'Inde*, N'emportent qu'une somme médiocre. Achètent les produits d'une contrée pour les vendre dans une autre. Se procurent ainsi une cargaison de retour aussi riche que celle qu'ils auraient obtenu en allant l'acheter directement. *xlvij*.

Café. Celui de Moka qui arrive par la voie de Suez est préférable à celui qui nous vient par le Cap de Bonne Espérance, et pourquoi. Précaution à prendre pour n'être pas trompé par les marchands et les emballeurs de Betelfagui. 89. Manière de faire les balles. Leur départ pour Moka. Surveillance pendant sa route. Ce qu'on fait des coques, des pellicules et des cafés brisés. 91.

Calcuta, Sa situation. C'est le marché général des productions du pays et le chef-lieu des établissemens Anglais au Bengale. Les besoins en numéraire y sont fréquens, et pourquoi. 297.

Calicut, Ville du royaume de ce nom. Son commerce est entre les mains de Maures les plus fripons de la Côte de Malabar. Manière de les surveiller. 139.

Calin, Étain de l'Inde. 419.

Cambaye, Ville du Guzurat. Sa situation. Devenue moins florissante, depuis que la mer s'en est éloignée de deux lieues. Les Anglais et les Hollandais y ont des factoreries. Son commerce est entre les mains des Banians, qui sont les hommes les plus fourbes de l'Orient. Ce que cette ville fournit au commerce. Où l'on transporte ses marchandises. Consomme les mêmes articles que Surate. 195 et 196.

Cambayes (Toiles). 239.

Camphre, D'où on le tire. Qualité de celui du Bengale. 290. Celui de Sumatra est supérieur à celui de la Chine. 318.

Cananor, Ville de la Côte de Malabar. Les productions de son territoire. 147.

Cannelle (Fausse). Celle de la Côte de Malabar supérieure à celle de la

la Chine. Inférieure à celle de Ceylan. Comment on la distingue de la vraie. Se consomme presque toute dans l'Inde. 118.

Cannelle, Celle de la Cochinchine est supérieure à celle de Ceylan. 374. Différence qui existe entre celle de la Chine et celle de Ceylan. Comment il faut la choisir. Manière de l'emballer. 429.

Canton, Capitale de la Province de ce nom à la Chine. Sa situation. Son intérieur peu connu. L'entrée de la ville interdite aux étrangers, qui ne peuvent habiter que le faubourg. Elle est l'entrepôt de tout le commerce de la Chine avec l'Europe et l'Inde. Bonne police qui y règne pendant six mois que dure la foire. Comment s'y débarquent et s'embarquent les marchandises. Comment s'y tiennent les comptes. 439 à 442. Salaires à payer à divers à la fin des opérations. 446.

Cap de Bonne Espérance, 5. Sa situation. Par qui découvert. Est la relâche qui offre le plus de ressource. Ses productions. Vin de constance. Jardin de la compagnie. Objets que les étrangers peuvent acquérir dans les magasins de la compagnie Hollandaise. Objets d'exportation pour les Isles de France, de la Réunion et pour l'Europe. 6 à 9.

Cap Vert (Isles du). Appartiennent aux Portugais. Leur situation. Leurs productions. Elles servent de relâche aux vaisseaux de la compagnie exclusive de Lisbonne venant de la traite des noirs. Valeur dont y jouit la piastre gourde. 1 et 2.

Cardamome, Dans quel lieu on trouve le véritable. Se consomme presque tout en Orient. Ce qu'il faut observer en l'achetant. 117.

Carey-Cal, Établissement Français sur la Côte de Coromandel. Sa situation. Ce qu'on y fabrique. 242.

Cash, Monnaie de la Cochinchine. Sa valeur. Fragilité du métail dont elle est composée. 365.

Casses, Mousseline. 292.

Castes, Divisions des peuples dans l'Inde. Effet de cette mesure sur l'industrie et l'aisance des habitans de ces pays. (*Consid.*) 42.

Ceylan (Isle de). Son étendue. Sa situation qui commande aux Côtes de Malabar et de Coromandel. Peut devenir l'entrepôt de tout le commerce de l'Inde. Sa fertilité. Ses productions 217 à 219.

Chandernagor, Établissement Français au Bengale. N'est plus qu'un lieu ouvert et sans protection. Son commerce est à peu près nul. 308.

Chachellas, Ce que c'est. 239.

Chine (Empire de la). Encore peu connu et pourquoi. Sa fertilité. Ses productions doivent être très-variées à cause de la diversité de ses climats. Fournit beaucoup de mercure. Man-

que des autres métaux. Son étendue. Sa population présumée. Ses mers sont extrêmement dangereuses et pourquoi. Époque où il faut en partir et y arriver. Étendue et genre de son commerce avec l'Europe et l'Asie. Droits à payer. Douane. Usages divers. Grandeur des vaisseaux pour le commerce de la Chine. Méthode dont les Chinois se servent pour les jauger. Les capitaines ont seuls le droit d'arborer le pavillon de leur Nation à bord des bateaux de leur navire sur lesquels ils sont embarqués. Ne sont point visités. 389 à 395.

Cochin, Ville Hollandaise sur la Côte de Malabar. Fait un grand commerce. Barre qui obstrue sa rivière. Produit beaucoup de bois de Teck. 128 à 136.

Cochinchine (Royaume de). 343. Sa situation. C'est la contrée qui offre le plus de bénéfice au commerce. Le Gouvernement et les Négocians Français ont négligé de porter leurs regards vers elle. Mémoires que je me suis procuré sur ce pays. 344. Sa fertilité. Sa salubrité. Ses productions. 346. L'industrie de ses habitans presque nulle. Ne peuvent sortir de leur pays. 347. Les mœurs, les usages, la religion des Cochinchinois. Comparaison de ce peuple avec les Chinois. Leurs connaissances en littérature. 356 à 358. Révolution arrivée dans ce pays. Fuite du Roi à la cour de Siam. 352. Ses tentatives pour recouvrer son royaume. Courage qu'il déploya. 353.

Cocos, Comment on juge qu'ils n'ont pas perdu leur eau. 119.

Colbert, Ce qu'il avait prévu sur les produits de nos fabriques. *lij*.

Coléche, Comptoir Danois sur la Côte de Malabar. Son commerce. 128.

Colombe, Ville sur l'isle de Ceylan. Elle n'a point de port. Sa rade ne peut être fréquentée que pendant la mousson de Nord-Est. Naufrages qui eurent lieu en 1783. Son commerce. 220.

Colonies Françaises. Leur prospérité comparée avec les effets du monopole au Brésil. *xxvij*.

Commerce de l'Inde, Qui a pour objet les matières premières. 227.

Commerce de l'Asie, Qui a pour but l'importation des objets manufacturés. 228.

Commerce, Libre par sa nature. *xvij*. Les partisans du commerce exclusif triomphèrent en 1785. *xiij*. Commerce de l'Inde considéré dans ses rapports avec l'industrie nationale. (*Consid.*) 3. Il pourrait être brillant sans importer aucun objet ouvré. 15. *Id.* Considéré dans son influence sur la balance de commerce. 25. *Id.* Plus il sera libre, plus il déversera sur notre sol la richesse et l'abondance. 33. *Id.* Certitude des principes sur lesquels ses bénéfices sont

fondés. 40. *Id.* Tableau des bénéfices qu'il présente. 46. *Id.* N'est pas sujet aux effets d'un commerce forcé et pourquoi. 47. *Id.* Véhicule qui lui est indispensable. Moyens les plus propres à le faire prospérer. 50. *Id.*

Commerce d'Inde en Inde. Le peu de liberté dont ont joui les Négocians Français ne leur a pas permis de s'y livrer. *xxxiv.* A combien s'élèvent ses importations en Angleterre. *xiv.* Bases sur lesquelles il est fondé. Met l'activité et l'industrie à la place des capitaux. *xlvj.* Connaissances nécessaires à ceux qui font ce commerce. 475 à 477. Choix et nombre des navires à y employer. Établissemens qu'il convient de créer à ce sujet. 480.

Commerce des Côtes de Coromandel et d'Orixa. Réflexions sur ce commerce. 226.

Commerce de France avec les colonies d'Amérique, Sujet à des chances désavantageuses. (*Consid.*) 45.

Commerce du Levant, Sa nature. Ses bénéfices. (*Consid.*) 46.

Commerce du Japon, Dédaigné par la France et l'Angleterre. Presque nul aujourd'hui entre les mains des Hollandais. 472.

Compagnies exclusives de France, A quoi elles ont abouti. Doivent toutes finir par faire banqueroute et pourquoi. *xxix.* Celles non privilégiées seules utiles au commerce. *xxxij.* Celle d'Angleterre obligée d'envoyer tous les deux ans un vaisseau à Moka. Celle de Hollande y envoit rarement. 58.

Compradors, Leurs fonctions à Canton. Sont obligés d'obtenir l'agrément du Chef de la douane de Houang-Pou pour faire l'approvisionnement d'un vaisseau. 397. Sont très-rusés et fripons. Anecdote à ce sujet. Aucun vendeur de choses nécessaires à l'avitaillement d'un vaisseau n'oserait dire à un Européen le prix vrai de ses marchandises et pourquoi. 400.

Comptes, Comment ils se tiennent à Moka. 73. A Bassora. 106. A Anjinga. 129. A Cochin. 136. A Mahé. 143. A Talichery. 145. A Mangalor. 149. A Goa. 155. A Bombay. 164. A Surate. 185. A Ceylan. 224. A Pondichery. 247. A Madras. 262. A Masulipatan. 265. A Yanaon. 269. A Calcuta. 300. A Canton. 442.

Compte simulé d'une Expédition dans l'Inde par la voie de la mer Rouge et dans l'état actuel de l'Égypte. 528. D'une semblable Expédition, supposé que l'Égypte appartînt à une Puissance Chrétienne. 535. Des frais de 13 balles de café expédiées de Moka à Marseille par l'isthme de Suez, dans l'état actuel de l'Égypte. 539. Du même envoi par le Cap de Bonne Espérance. 540. Des frais d'une balle toileries du Bengale expédiée par la voie de Suez. 541. La même balle expédiée

par le Cap de Bonne Espérance. 542.
Conjon, Sert à déterminer la finesse des toiles dans l'Inde. 232.
Contrat, Ce que c'est. (*Voyez Moka*). 62.
Corail. Instruction sur cet article. 250.
Coris ou *Cauris*, Petit coquillage qui sert de menue monnaie en Asie. Abondans aux Maldives. Servent à la traite des noirs. 127.
Coromandel et *Orixa* (Côtes de). Leur étendue. Leur position. N'ont que des rades foraines. Leur stérilité. D'où elles tirent leur subsistance. Leurs fabriques. Leur industrie. Nations Européennes qui y possèdent des établissemens. Caractère des habitans. 225 à 226. Manière d'acheter au Coromandel. 230. Nécessité d'une maison qui soit établie sur les lieux. Les capitaines et les subrécargues ne peuvent y suppléer. 231.
Coton en bourre, Les qualités qu'il doit avoir. 115. Celui de l'Isle de France est le plus beau de tous ceux connus. 25. Différence des prix de celui de Surate et de Bombay. Son arrimage dans les navires. 184. Celui d'*Amoudi* près Surate est le plus estimé. 190. Celui du Bengale n'est pas un objet d'exportation; il se fabrique sur le lieu. 292. Son prix dans le Guzurat. Filé de Barotsch. 192.
Courtiers, Quels étaient ceux des Français à Goa. 155. A Bombay, leur service est indispensable. 166. Chaque Nation a les siens à Surate. 186.
Coustumade, Ce que c'est. 247.

D

DABOUD, Monnaie de l'Inde. 265.
Daprès de Manevillette (M.r). Donne dans son ouvrage les détails nécessaires sur les moussons. Les marins qui fréquentent les mers de l'Asie, doivent nécessairement être munis des instructions et du Neptune oriental de ce célèbre Géographe. *lxvij*.
Daubachy, Courtier et interprête à Pondichery. Ses droits. Ses salaires. Les capitaines et les subrécargues ne peuvent se passer de son ministère. 247.
Dayot et *Ollivier* (M.rs). Les services qu'ils ont rendus au Roi de la Cochinchine. 263.
Dictionnaire universel de Savary, Contient de grandes erreurs. *vi*.
Dina-Xang ou *Indigo vert*, Croît à la Cochinchine. 375.
Doréas Tiruuamellé, Ce que c'est. 238.
Douanes, De Moka. 67. Comment on la paye à Travancour. 134. A Cochin. 136. A Calicut. 139. A Goa. 155. A Achem. 322. A Malaca. 326. A Batavia. 336. On n'en paye point

à

à Mahé. 143. Ainsi qu'à Pondichery. 248. Son produit est immense à Bombay. 167. A Surate, chaque Nation Européenne a la sienne. 186. Quelle était celle que l'on payait à Calcuta en 1789. Changement survenu depuis cette époque. 302. A Canton, ce sont les Hanistes qui remplissent toutes les formalités qu'elle exige. Elle perçoit les droits sur le poids brut. Elle n'en perçoit point sur les marchandises qui restent invendues. Observations importantes à cet égard, ainsi que sur les coraux. Anecdote à ce sujet. 444.

Doutis, Toiles de coton qui se fabriquent à Barotsch, peu connues en France avant 1790. Leurs qualités. Leur prix. Propres à l'impression. Ont donné de gros bénéfices. 192.

Droits, Sur les drogueries, et Présens d'usage à faire à Moka. 85. A la Côte de Malabar. 126. A la Cochinchine. 369.

Ducat d'or d'Hollande, Sa valeur à Moka. 73.

E

Eau, Comment elle se fait à Moka. 63. A Canton. 442. Ce qu'il en coûte à Calicut pour la faire transporter à bord. 142. Précaution à prendre lorsqu'on en fait à Malaca. 328. A Batavia. 333. A Canton. 442.

Eau-de-vie, Il la faut blanche pour le Bengale. Précaution à prendre pour la conserver telle. 294.

Écaille, Lieux d'où on la tire, et où elle est abondante. 470.

Échanges, Leur origine. 68.

Émertis, Ce que c'est. 292.

Encens, Moyen de s'en procurer. 83.

Encouragemens, Accordés à la dernière compagnie exclusive des Indes en 1785. *xxxvi*.

Épiceries, Leur prix à Ceylan. 222. L'entrepôt général de celles des Moluques est à Batavia. 335. Les Hollandais brûlent le surplus de celles qu'ils croient nécessaires à la consommation de l'Europe et de l'Asie. Fête à cette occasion. Effet d'une pareille conduite. Réflexions à ce sujet. 337.

Erreurs, Des Écrivains qui ont proposé d'abandonner le commerce de l'Asie. (*Consid.*) 14.

Espagne, Une des Puissances qui possèdent les mines les plus riches. Effet qu'a produit dans ses États l'abondance de l'or et de l'argent. Elle a changé ses richesses réelles pour des trésors imaginaires. Elle craint de perdre le principe de sa misère. Elle a prohibé de ses États la sortie des métaux précieux et assujetti au monopole le commerce de ses possessions d'Asie. (*Consid.*) 27 et 28.

Esquine ou *Squine*, D'où elle tire son nom. Sa couleur. Son goût. A quoi elle sert. Abondante au Bengale. 290.

État d'une Cargaison, Pour l'Isle de France. 50. Pour la Cochinchine. 376.

Europe, Ses besoins en marchandises des Indes sont si considérables, que, quelle que soit la masse de leur importation, elle sera toujours inférieure à sa consommation. (*Consid.*) 44.

Exemple (l') De l'Angleterre, ne saurait justifier le monopole. *xix.*

Expéditions directes en Asie, Exigent un déboursé plus considérable que celles indirectes. (*Consid.*) 52. Les expéditions par la voie de la mer Rouge, soit directes soit indirectes, ainsi que le résultat du cabotage d'Inde en Inde par la voie de la mer Rouge, sont infiniment moins avantageux que par la route du Cap de Bonne Espérance. Preuve de cette vérité. 517.

F

FABRIQUES de Toiles de coton. Manière de les faire prospérer en France. (*Consid.*) 23.

Faracella, Poids à Moka. Sa division. 73. Celui de Betelfagui. Sa division. 92.

Fay-Fo, Ville de la Cochinchine. Sa situation. Son port dans la baie de Touranne. Étendue de son commerce. Chinois qui y résident. A deux églises catholiques. 359.

Fiadors, Ce que c'est. 400.

Filatures de coton, S'effectuent dans l'Inde avec la plus grande facilité. L'âpreté de nos climats et le froid qui y règne s'opposent à leur succès en Europe. Exemple qui le prouve. (*Consid.*) 19.

Fileuses, Ce qu'elles gagnent dans l'Inde. Leur dextérité incroyable. (*Consid.*) 41.

France (la). Préoccupée des principes erronés de la balance de commerce, croyait accroître son numéraire par la prohibition des marchandises étrangères. Rétablissait le monopole de l'Inde. (*Consid.*) 63.

G

GALLE, Ville de l'isle de Ceylan. Présente peu de ressources au commerce. L'entrée de son port est difficile. 224.

Gange, Fleuve célèbre du Bengale. Dangers qu'il présente. 280.

Garras, Ce que c'est. 292.

Garsse, Mesure pour le sel. 321.

Gens-Eng, Opinion des Chinois sur cette racine. Son prix ancien et actuel. 416.

Gingembre, Moyen de connaître le meilleur. Celui de la Chine est préféré. 118. 290. 437.

Girofle, Son prix courant à Cochin. 137. Les Moluques sont les seules isles connues pour produire le girofle. 342.

Goa, Ville considérable sur la Côte

de Malabar, restée au pouvoir des Portugais. 151. Sa situation. Son port. Elle offre au commerce des débouchés importans. Vices de son Gouvernement. Peu de sureté dont y jouissent les étrangers. Sa douane. Productions de son territoire. 152.

Gomme arabique, Moins abondante à Moka qu'on ne le croit. Où s'en fait la récolte. 84.

Gomme gutte, Elle se trouve à la Cochinchine. 372.

Goncha, Mesure à Achem. 321.

Goudelours, Ville de la Côte de Coromandel appartenant aux Anglais. Industrie des habitans. 242.

Gouvernement, Protection qu'il doit accorder au commerce de l'Inde. Condition qu'il y doit mettre. *xlix*.

Gueze, Mesure de longueur à Moka. 74.

Guinées blanches et bleues. 240. 243.

Guingan, Ce que c'est. 240.

H

HAMANS, Ce que c'est. 292.

Hanistes, Intermédiaires établis à Canton entre le Gouvernement et les étrangers. 401. Leur nombre. Immensité de leur commerce. Leur assemblée pour fixer le prix de la foire. Conduite à tenir avec eux. Obligation où l'on est de leur accorder sa confiance. Comment ils sont punis, quand ils en abusent. Rapidité de leur fortune. Contrepoids qu'y oppose le Gouvernement. Description de leurs magasins. Leur conduite avec les subrécargues. 402 à 408.

Hollandais, Sont les seuls qui aient fermé au monopole l'entrée de leur territoire européen. Mais ils l'ont établi dans leurs possessions d'Asie. (*Consid.*) 66. Leur inertie a rendu les Anglais maîtres de l'Inde. Ils ont négligé de fortifier Trinquemalai. 218 à 221. La seule possession de Batavia leur assurerait dans ce pays la plus grande prépondérance. 331.

Holothuries ou *Bitchos de marré*, Ce que c'est. Où on les pêche. Comment on les prépare. Leur odeur fétide fait qu'on ne peut en mettre dans les navires chargés de thé et de café. 370.

Hommes (Grands). Ceux que la Marine marchande a produit. *lv*.

Hopou, Sa visite à bord des vaisseaux qui vont à Canton. Usage observé pour sa réception. Aucune marchandise ne peut être débarquée avant sa visite. 396.

Hue-Fo, Capitale de la Cochinchine avant la révolution de ce pays. Sa situation. Ce qu'elle a de remarquable. 358.

Huile de bois, Production de la Cochinchine. 345.

Hundred-Weight. 167.

I

Importation, Celles de l'ancienne compagnie des Indes, comparées avec celles du commerce libre pendant l'espace de 34 années. *xi.* Etat de celles faites en Angleterre par les Négocians particuliers. *xxvij.*

Indigo, Depuis quelle époque on le cultive au Bengale. Y produit des récoltes abondantes. Sa qualité s'améliore chaque jour. 290. Qualité de celui des Philippines. 470. Indigo vert de la Cochinchine, appelé *Dina-Xang*. 375.

Indrapour, Établissement Anglais sur la Côte occidentale de l'isle de Sumatra. 317.

Industrie manufacturière, Naît des productions du sol, du climat, et doit être bornée à celle propre à chaque pays. (*Consid.*) 16. La liberté lui est toujours salutaire. 24. *Idem.*

Introduction, En France, des objets ouvrés dans l'Inde est-elle tolérable ? (*Consid.*) 16. Celle des toiles de coton laissera toujours un vaste champ à notre industrie. 23. *Idem.*

Isles du Cap Vert. (*Voyez Cap Vert*).

Isles de France et de la Réunion, Sont le boulevart de la Puissance Française dans l'Inde. *xxix.* Doivent être considérées comme une seule et même Colonie. 24. Erreur de l'abbé Raynal à leur sujet. 25. La première considérée comme entrepôt de notre commerce de l'Inde. 32. Comme marché des productions de l'Asie. 34. Analyse de trois comptes simulés sur ce sujet. 36. Résultat qu'ils présentent. 39 à 47.

J

Japon (Empire du). Sa situation. Les Portugais d'abord, et après eux les Hollandais, en ont fait le commerce. État de leur exportation de ce pays. Décroissement de leur commerce. Le Gouvernement Japonois se méfie des Puissances Chrétiennes et favorise les Chinois. Ses productions. Ses mines d'or et d'argent. 471.

Java (Isle de). Sa situation. Sa fertilité. Les Hollandais en chassèrent les Anglais, et y bâtirent la ville et le fort de Batavia, qui leur en assure la possession et le commerce exclusif. 330.

K

Kafelas, Poids de Moka. Sa division. 73.

Kaire, Filasse du coco dont on fait de très-bons cordages dans l'Inde. Celui des Isles Maldives est le plus estimé. 126.

L

LABOURDONNAYE (M.r). Sa réponse aux Directeurs de la compagnie des Indes. *xxxi.*

Lacque, Ce que c'est. A quoi on l'emploie. 289.

Lacretelle (M.r). Mémoire qu'il publia contre le monopole. *x.*

Lapée, Établissement du Roi de Travancour sur la Côte de Malabar. Sa rade est sûre. Conventions que doivent faire les subrécargues avec les vendeurs 132.

Lascards, Matelots Indiens. Leur sobriété. Ils se louent à un prix inférieur aux nôtres. *l.*

Liberté du Commerce de l'Inde, Est un des moyens les plus propres à le faire prospérer. (*Consid.*) 62.

Lingua, Interprêtes indispensables à Canton. Leur traitement. 400.

Lois, Toujours impuissantes, lorsqu'elles s'opposent à la nature des choses. (*Consid.*) 28.

Louis XV, Contraint d'accepter une paix honteuse et pourquoi. (*Consid.*) 39.

Louis XVI, Protégea la navigation du commerce. Ressources que cette conduite sage lui procura pour soutenir la guerre avec honneur. (*Consid.*) 39.

M

MACAO (Isle de). Premier port où il faut aborder en allant à la Chine. Nécessité d'y jeter l'ancre. Seul établissement de l'Empire Chinois où les Européens ont pu se fixer. Il appartient aux Portugais et pourquoi. Tribut qu'ils payent pour cela. C'est le lieu où se retirent tous les agens des compagnies Européennes qui résident à la Chine. Sa situation. Ses productions. 387.

Macis. 138, 222.

Madagascar (Isle de). Les Français sont les seuls qui aient tenté de s'y fixer. Quels sont ses ports. Ses Côtes sont mal saines et pourquoi. Ce qu'elle fournit. Moyen de civiliser ses habitans. 10.

Madras, Ville de la Côte de Coromandel, chef-lieu des établissemens Anglais. Bien fortifiée. Appelée par eux Fort Saint-Georges. Sa population. Étendue de son commerce. Inconvénient de sa rade. 261.

Mahé de Villebague (M.r). C'est lui à qui les habitans des Isles Philippines doivent les plantes potagères de l'Europe. 468.

Mahé, Sur la Côte de Malabar, appartient aux Français. Ses productions. Marchandises d'importation. 142.

Malabar (Côte de). Quelle étendue de terrain on comprend sous ce nom. 112. Quelles sont les villes principales. Époque où l'on peut y aborder. Ses ports ouverts à

toutes les Nations. 113. Précautions à prendre contre les pirates qui infectent ces Côtes. Ses productions. 114. Ses marchés. Ses marchandises d'importation et d'exportation. 120 à 125.

Malaca, Appartient aux Hollandais. Leur compagnie des Indes a détruit elle-même l'instrument de ses bénéfices. Comment les Anglais en ont profité. 325.

Malais, Habitans de l'isle de Sumatra. 316.

Maldives (Archipel des). Leur gisement. Détail sur les canaux qui les séparent. Leurs productions. Commerce et navigation de ses habitans. 126.

Malemole, Ce que c'est. 293.

Mamoudi, Monnaie de Bassora. 106.

Man, Poids usité dans diverses parties de l'Inde. 301.

Mangalo, Sa situation. Droits que l'on paye sur les noirs. 23.

Mangalor, Sa situation. Ses productions. Sa prospérité détruite par les conquêtes d'Heideraalikan et Tepoo-Saib son fils. 148. Son commerce. Ses importations. Ses exportations. 149.

Manufactures Françaises, A quel prix devront-elles nous fournir les toiles et les mousselines de l'Inde. 18. Quels sont ceux de leurs articles qui sont décriés en Asie. *Ij*.

Marates, Habitans de la Côte de Malabar. 113.

Marchandises d'importation, d'Europe dans l'Inde, Pour Moka. 75. Pour Calicut. 140. Pour Talichery. 146. Pour Mangalor. 149. Pour Bombay. 168. Pour Ceylan. 223. Pour Madras. 262. Pour Yanaon. 269. Pour Achem. 320. Pour Tronganon. 328. Pour la Cochinchine. 368. Pour Manille. 469. Pour Travancour. 132. Pour Cochin. 138. Pour Mahé. 144. Pour Cananor. 147. Pour Goa. 157. Pour Surate. 183. Pour Pondichery. 244. Pour Masulipatan. 265. Pour le Bengale. 294. Pour Malaca. 327. Pour Batavia. 338. Pour la Chine. 410.

Marchandises d'exportation de l'Inde, De Moka. 80. De Mascate. 104. De Travancour. 133. De Cochin. 137. De Calicut. 140. De Mahé. 142. De Talichery. 146. De Cananor. 147. De Mangalor. 149. De Goa. 159. De Bombay. 168. De Surate. 183. De Barotsch. 192. De Colombe. 221. De Carey-Cal. 240. De Pondichery. 244. De Masulipatan. 266. D'Yanaon. 270. Du Bengale. 286. D'Achem. 321. De Pulo-Pinam. 325. De Malaca. 327. De Tronganon. 328. De Batavia. 339. De la Cochinchine. 370. De la Chine. 424. De Manille. 470.

Marchés, Les principaux marchés de la Terre comparés entr'eux. (*Consid.*) 45. Est-il nécessaire d'établir en France un ou plusieurs

marchés des marchandises de l'Inde? Erreur des Négocians Français à cet égard. Décision de cette question. Exemples à ce sujet. (*Consid.*) 58 à 62.

Marine, Nécessité de l'établir assez puissante pour qu'elle protège les vaisseaux marchands. (*Consid.*) 38.

Mascate, Sa situation. 103. A un bon port. Toutes les Nations y sont reçues. Étendue de son commerce. Ses monnaies. Articles d'importation et d'exportation. 104.

Masulipatan, Sa situation. Elle a beaucoup déchu et pourquoi. Ce qu'elle fournit au commerce. Les Anglais l'ont prise sur les Français. 264.

Matières premières, Sont le véhicule de l'industrie. (*Consid.*) 14.

Menates, 268.

Mer (la) Est le lieu où les propriétés particulières sont les moins respectées. (*Consid.*) 69.

Mercure ou *Vif Argent*, Sa pesanteur spécifique. La Chine abonde de ce métal. 429.

Mess, Monnaies. 322, 443.

Mesures, Quelles sont celles de Moka. 74. D'Anjinga. 129. De Cochin. 137. De Calicut. 140. De Mahé. 144. De Talichery. 146. De Bombay. 167. De Surate. 186. De Pondichery. 248. De Madras. 263. De Masulipatan. 265. D'Yanaon. 269. De Calcuta. 301. D'Achem. 321. De Batavia. 338. De la Cochinchine. 369. De Canton. 441.

Métaux précieux, Leur plus grande valeur en Asie ajoute aux avantages que ses marchés nous présentent. Cause de cette plus grande valeur. (*Consid.*) 43.

Mines d'or, Abondantes à la Cochinchine. 366.

Miscal, Poids de Bassora. 108.

Mohur, Roupie d'or du Bengale. 268.

Moka, Sa situation. Son climat. Ses productions. 58. Son commerce et ses usages. Conduite à tenir. 60. Présens d'usage. Visite des marchandises. 62 et 63. Époques des payemens. 65.

Moluques (Isles). Leur situation. Elles sont les seules connues pour produire le girofle et la muscade. Despotisme des Hollandais à qui elles appartiennent. 342.

Monneron (M.r). Député de Pondichery à l'Assemblée Nationale. Son discours sur la révolution de la Cochinchine. 354.

Monnaies, Considérées comme marchandises dans toute la Côte de Malabar. 125. Quelles sont celles de Moka. 68. De Bassora. 107. De Travancour. 134. De Cochin. 136. De Calicut. 139. De Mahé. 143. De Talichery. 145. De Cananor. 147. De Mangalor. 149. De Goa. 146. De Bombay. 164. De Surate. 185. De Cambaye. 196. De Ceylan. 223. De Pondichery. 246.

De Madras. 262. De Masulipatan. 264. D'Yanaon. 269. De Calcuta. 298. D'Achem. 321. De Malaca. 326. De Batavia. 338. De la Cochinchine. 365. De Canton. 443. De Manille. 469.

Monopole, Ne considère que son intérêt. Détruit l'instrument de ses propres bénéfices. Semblable au despotisme. *xvij*. Rétabli en France, s'opposera à la régénération de notre commerce et de notre marine. *xxviij*.

Morellet (l'Abbé). Mémoire qu'il publia contre la compagnie des Indes. *x*.

Morfil. 419.

Mouchoirs, Organdis. Stinquerque de Côte. Burgos. A vignettes. Madras. Masulipatan. Vintépalcon. Narpeli. 237.

Mousseline. 292.

Moussons, Vents périodiques qui règnent dans les mers de l'Inde. *lxvij*. Dangers auxquels ils exposent. 112 et 391. Époques de leur changement. 524.

Mozambique, Sa situation. 14. Marché continuel de noirs. Provisions de bouche et autres dont il faut être muni, lorsqu'on y arrive. Mesures à prendre pour la conservation des noirs. Prix auquel on les achète. Événement arrivé à un bâtiment négrier. 16 à 19.

Muckié, Ville sur la Côte occidentale de l'isle de Sumatra. 317.

Musc, Comment il est produit. Souvent falsifié. 287.

Muscade. 138, 222.

Myrrhe, Son prix à Moka. 83.

N

NACRE, D'où on la tire. Abondante aux Philippines. 470.

Nagaads, Dévideurs de soie au Bengale. 279.

Nalai, Mesure d'Achem. 321.

Nankins, Longueur et largeur des pièces. Leur prix. Manière de les acheter. Manière de les emballer. 435.

Nansouque, Ce que c'est. 293.

Nation, Les plus florissantes ne sont pas celles qui ont le plus d'or et d'argent. *xliij*. Quelles sont les véritables sources de leur prospérité. (*Consid.*) 33.

Navigateur, Quelle est son école. *lvi*.

Navigations (Grandes). Nécessaires pour former d'habiles marins. *lvi*. Celles de l'Inde circonscrites dans la période d'une mousson. *lxviij*.

Navires, Les qualités qu'ils doivent avoir pour faire le commerce de l'Inde. *lxvij*.

Necker (M.r). Erreurs et contradictions de ce Ministre. (*Consid.*) 26 à 32.

Neganepaux, Ce que c'est. 239.

Negapatan, Sa situation avantageuse pour le commerce. Sa fertilité.

Industrie

Industrie des habitans. Tombée au pouvoir des Anglais. 241.

Nekanias, Ce que c'est. 239.

Nicolas (S.t). Isle du Cap Vert. 3.

Noix de galle, Leur prix à Moka. 84.

Noix d'Arec, Quelles sont celles que l'on doit préférer. 119.

Norose, Ce que c'est. 64.

Numéraire, Est-il avantageux à un État d'en beaucoup accumuler. (*Consid.*) 25. Son accroissement ne peut être sensible en Europe et pourquoi. 34. *Id.* Quelle est la somme qu'Adam Smith en attribue à l'Angleterre. 26. *Id.*

O

OKIA, Base de tous les poids à Moka. Son rapport avec le poids de marc et le faracella. 73.

Onor, Ville de la Côte de Malabar. Ses productions. Son commerce. 150.

Opium, Comment il est produit. Celui du Bengale moins estimé que celui de Syrie et de Perse. 287.

Or et *Argent*, Leur valeur intrinsèque ne peut être déterminée et n'est que relative. (*Consid.*) 27. Se mettent toujours en équilibre avec les objets dont ils sont la représentation, et affluent dans les pays où ils ont une plus grande valeur. 28. *Id.* Leur accroissement ne peut être sensible en Europe, parce qu'ils s'oxident sans cesse, parce que le frottement et la circulation diminuent leur poids, parce que diverses manufactures en font une grande consommation. 34 à 36. *Id.* Les pays qui ont de quoi en acheter n'en manquent jamais. 40. *Id.* Le Gouvernement ne doit point s'opposer à leur sortie, lorsqu'elle est nécessaire au commerce national. 43. *Id.*

Organdis. 226.

Orient (Ville de l'). Seule ville de France qui possède toutes les localités nécessaires à un marché général des marchandises de l'Inde. (*Consid.*) 61.

Ougli (Rivière d'). 280.

P

PACHE, Ce que c'est. 158.

Pagode à l'Étoile, Sa valeur, son poids. 246. *A trois Figures*, Sa valeur à Madras. 262. A Pondichery. 246. *A l'Étoile et Bahader*, Très-courantes depuis le Cap Comorin jusques à Goa. 126.

Palat, Mesure à Masulipatan. 265.

Palimban, Seul établissement qui reste aux Hollandais sur l'isle de Sumatra. 317.

Palles, Sorte de bâtimens construits dans l'Inde, particulièrement à la Côte de Malabar. 136.

Pangin, Lieu où se fait le commerce à Goa. 153.

Pardaos, Monnaie de Goa. 156.
Parlement Britannique, Obstacle qu'il met à l'avidité de la compagnie des Indes. Résultat de ses lois à cet égard. *xxvij*.
Pays, Sont peuplés en raison de la quantité d'alimens qu'ils produisent. (*Consid.*) 27. Ceux qui récoltent du riz, supérieurs à ceux qui fournissent le blé. 41. *Id.* Ils ne peuvent tirer parti de leurs productions que par le commerce extérieur. 347.
Pelleteries. 416.
Percales. 238.
Peuples de l'Asie, Méfians, rusés, traitent les affaires avec lenteur. *lxix*.
Philippines (Isles). Connues également sous le nom de Manilles. 467. Manille, la capitale, est dans l'isle de Luçon. Leur climat mal sain. Leur grande fertilité. Leurs productions. Mines d'or, de fer et de cuivre. Les forêts dont elles sont couvertes. 468. Leur commerce. Époque à laquelle on peut y aborder. 469.
Piastres gourdes, Leur valeur à Mozambique. 19. A Moka. 69 à 71. A Cochin. 137. A Calicut. 140. A Mahé. 143. A Talichery. 146. A Mangalor. 149. A Goa. 156. A Bombay. 165. A Surate. 185. A Colombe. 223. A Pondichery. 246. A Madras. 263. A Masulipatan. 265. A Calcuta. 299. A Malaca. 326. A Batavia. 338. A Canton. 443.
Pilotes du Gange, Erreur de l'abbé Raynal à leur sujet. Exagèrent quelquefois les dangers, pour vendre à très-haut prix leurs services et leurs fournitures. Conduite à tenir à leur égard. 281 à 284.
Pions Gochas, Ce que c'est. 249.
Plan d'une Expédition, Pour Moka. 94. Pour la Côte de Malabar, 197, 205 et 211. Pour la Côte de Coromandel et le Bengale. 309. Pour la Cochinchine. 382. Pour la Chine directement. 454. Pour la Chine indirectement. 458. Pour le commerce d'Inde en Inde. 485 et 496. Pour la Côte de Malabar, par la voie de la mer Rouge. 528 et 535.
Poids, De Moka. 73. De Mascate. 105. De Calicut. 140. De Mahé. 143. De Talichery. 146. De Goa. 156. De Bombay. 167. De Pondichery. 248. De Madras. 263. De Masulipatan. 265. D'Yanaon. 269. De Calcuta. 300. D'Achem. 321. De Malaca. 326. De Batavia. 336. De la Cochinchine. 369. De Canton. 440.
Poivre, Ses diverses sortes. Qualités qu'il doit avoir. Son déchet. 116. Son prix courant à Travancour. 133. A Cochin. 137. A Calicut. 141. A Mangalor. 151. A Bombay. 175. A Surate. 188. A Achem. 322. A Pulo-Pinam. 325. A Malaca. 327. A Tringanon. 329.

Poivre (M.r). Ancien Intendant de l'Isle de France. Son mémoire sur la Cochinchine. (*Voyez les notes des pages* 352 *et* 367).

Pondichery, Capitale des Établissemens Français dans l'Inde. 243.

Pontaura, Sur la Côte de Malabar. 130.

Porcelaine, Nom que les Chinois lui donnent. Manière d'acheter cet article et de faire exécuter les divers dessins. 437. Assortiment de Porcelaine bleue pour les Côtes de Coromandel et de Malabar. 438.

Portugaises ou *Lisbonines*. 143, 156.

Presses, Etablies à Bombay. 163.

Privilèges exclusifs, Destructeurs du commerce. Ne doivent pas être confondus avec les brevets d'invention. (*Consid.*) 24.

Pulo-Pinam (Isle de) Établissement Anglais près la Côte du Royaume de Queda. 323.

Q

QUAN, Monnaie de la Cochinchine. 365.

Quelas, Mesure de capacité à Moka. 75.

Querimbe (Isle de). Les navires Français vont y faire la traite des noirs. Prix auxquels on les y achète. Présent d'usage. 20.

Question d'Économie politique. *xlj*.

Quiloa (Isle de). Sa situation. Prix des nègres. Droits et présens d'usage. 21.

R

RAYNAL (l'Abbé). Ses principes sur le monopole. *xxiij*. Ses erreurs sur le café Ouden. 82.

Révolution à la Cochinchine, Fuite du Roi de ce pays. 347 à 349.

Rhubarbe, Ses propriétés. Comment il faut la choisir. Celle qui est dépouillée de sa seconde écorce est préférable. 431.

Riz, Comment il faut le choisir. Celui qu'on appèle noir n'est que rougeâtre. 119. Celui du Bengale est d'une excellente qualité. 288. Les Isles Philippines en produisent beaucoup. 441.

Rotins, La vente de cet article, à Malaca, appartient au Gouverneur Hollandais. Prix auquel je les payai en 1792. 327.

Roupies, Monnaies de l'Inde qui se fabriquent dans les villes principales de cette partie du monde et qui diffèrent de valeur. (*Voyez ce mot à l'article Monnaie de chacune des villes dont j'ai parlé*).

S

SABLAT, Établissement Anglais sur la Côte occidentale de l'isle de Sumatra. 317.

Safran de l'Inde ou *Terra-Merita*, Comment il faut le choisir. 118. Son prix courant à Cochin. 137. A Calicut. 141. Celui du Bengale

est inférieur à celui de la Côte de Malabar. 289.

Sagou, Sa préparation. Ses propriétés. 340.

Saigon, Résidence du Roi de la Cochinchine. 360. Sa situation. Sa rivière reçoit les plus grands navires. 361.

St.-Thomé, Monnaie de Goa. 156.

Salines d'Arthionac, Près de Pondichery. Comment on y vend le sel. Bénéfice que l'on trouve à le transporter au Bengale. Ce chargement ne convient pas aux vaisseaux qui doivent apporter des toileries en Europe et pourquoi. 245.

Salpêtre, Fort abondant au Bengale. Excellent article pour lester les vaisseaux. Précaution à prendre. 287.

Sangans, Pirates de la Côte de Malabar. 113.

Sang-dragon. 430.

Sarafs, Essayeurs de monnaie dans l'Inde. Leurs droits à Moka. 71. A Bombay on ne doit recevoir les payemens que de leurs mains. 166. Leurs services sont indispensables à Surate. 185. Au Bengale. 302. Très-utiles à Canton. 443. Moins nécessaires à Pondichery qu'à la Côte de Malabar. 247.

Sel (Isle de). L'une des isles du Cap Vert. Sa rade n'est pas très-sûre. Époque où les vaisseaux vont y charger de sel. 3.

Séné, Celui de l'Arabie est le moins estimé. 84.

Serkar, Interprête, courtier. Ses fonctions. Ses salaires au Bengale. 301.

Serre, Poids en usage dans divers pays de l'Inde. 248, 262.

Smith (Adam). Son éloge. (*Consid.*) 69.

Soie, Celle du Bengale, commune et mal filée. A quoi elle peut servir. Quel en est le grand marché. 289. Elle est abondante et à bas prix à la Cochinchine. 370. Il y en a de deux sortes à la Chine. 432.

Soieries, Celles du Bengale. 294. Celles de la Chine. 435.

Sommes, Sortes de bâtimens chinois. Leur mauvaise construction occasionne de fréquens accidens. 332.

Spéculations, Bases sur lesquelles elles doivent être fondées. (*Consid.*) 30.

Squine. (*Voyez Esquine*). 290.

Subrécargue, Homme de confiance qui s'embarque sur un vaisseau pour gérer les affaires des propriétaires.

Sucre, Sa culture très-étendue au Bengale. Ne s'y trouve qu'en brut. 291. Qualité de celui de Batavia. 339. Très-abondant et à bas prix à la Cochinchine. 370. Celui des Philippines. 470.

Sumatra (Isle de). Sa situation. Son étendue. Ses productions. 315. Caractère de ses habitans. Leurs

pirateries

pirateries. Précautions à prendre pour s'en garantir. Ce qu'ils vendent aux navires qui y abordent. 317.

Surate, Sa situation. 181. Fut longtemps le seul marché de l'Empire du Mogol. Aujourd'hui un des plus grands entrepôts des productions de l'Europe et de l'Orient. Saison où l'on doit y arriver. Les Anglais maîtres de la citadelle. 182.

T

Tableau, De la consommation annuelle des Isles de France et de la Réunion. 56.

Tableau, Des dimensions et poids des caisses dont les Chinois se servent à Canton pour renfermer les diverses marchandises et pour servir à régler la portée d'un vaisseau, tel qu'il soit. 466.

Tableau, De la cargaison d'un vaisseau de 800 tonneaux, chargé en marchandises de la Chine propres pour la France. 466.

Tableau, Des productions des diverses contrées de l'Asie, et quels sont les lieux où il faut les porter, afin de les vendre avec avantage. 501.

Tableau, Des bénéfices que me donna le commerce d'Inde en Inde dans les années 1774, 1787, 1792. page 510.

Tableau, Des productions de l'Asie divisées en deux classes : l'une des matières premières, l'autre des produits de l'industrie. (*Consid.*) 3.

Talers ou *Karagous*, Se placent difficilement à la Côte de Coromandel. 247.

Talichery, Établissement Anglais sur la Côte de Malabar. Fournit beaucoup du poivre et du bois de sandal. 145.

Tamarin, Ses qualités. Avec quoi on le falsifie. Son prix courant à Cochin. 117.

Tangue, Monnaie de Goa. 156.

Tanjeps. 293.

Tarnatanes. 236.

Tavernier, Donne des détails sur les monnaies du Mogol et sur le trafic des perles et diamans, et dit peu de chose du commerce des Européens dans l'Inde et à la Chine. *vij*.

Taylor, Ses lettres politiques, littéraires et commerciales sur l'Inde. *xxij*.

Terindanes. 292.

Thé, Les diverses espèces de la Chine. 424. Vertus que les Chinois lui attribuent. Ses propriétés réelles. 425. Culture du Thé destiné à l'Empereur. 426. Connaissance qu'exigent les achats de Thé. Expérience des Chinois à cet égard démontrée. 427. Manière de prendre livraison des Thés. Précautions à prendre. 428.

Thiaé, Mesure d'étendue à la Cochinchine. 369.

a a

Tiene, Monnaie de la Cochinchine. 365.

Tiffon, Ouragans des plus violens qui règnent dans les mers de la Chine. 391.

Tisserands, Adresse de ceux de l'Inde. Bas prix de leur main-d'œuvre. (*Consid.*) 41.

Toiles, D'où dépend leur bonne qualité. Leur blanchissage. Manière de les acheter et précautions à prendre. 233. Importation de cet article par les Anglais. (*Consid.*) 22.

Tolas, Poids de Surate. 185.

Toman, Mesure de capacité à Moka. Sa division. 75.

Toman, Monnaie de Bassora. 106.

Toutenago ou *Tutanego*. 430.

Traité de la France et du Roi d'Yemen. 19.

Tranquebar, Ville sur la Côte de Coromandel. Son commerce. 242.

Travancour (Royaume de). 129. Son étendue. Ses productions territoriales et manufacturières. Le Roi fait lui seul tout le commerce. Quelles sont les conditions qu'il faut faire, lorsqu'on traite avec lui. 132. Objets d'importation et d'exportation. 133.

Trinquemalay, Sa situation. 219. Possède l'un des plus beaux ports du monde. Étendue et population de la ville. Les habitans sans industrie. Les marais rendent le climat mal sain. 220.

Trengamon, Sa situation. 328. Abonde en diverses productions. Pauvre en numéraire. Le Roi fait presque seul tout le commerce. Circonspection nécessaire avec le peuple du pays. Époque de la récolte du poivre. Précaution que doivent prendre les navires qui longent la presqu'isle de Malaca. 329.

U

USURE, Elle tarit les sources de la prospérité publique. *xxxix*.

V

VAISSEAUX. (*Voyez Navires*).

Vakia, Poids de Bassora. 108.

Vals, Poids de Surate. 185.

Var, Poids d'Achem. 321.

Waston (l'Amiral). Remonte le Gange jusques à Chandernagor avec un vaisseau de 70 canons. 281.

Vissa, De combien de fils il est composé à Surate. Leur nombre sert à déterminer la finesse des toiles du Guzurat. 189.

Wit (Jean). Convaincu que les compagnies exclusives sont nuisibles à l'État. *xvij*.

Y

YAGO (S.t). L'une des isles du Cap Vert où réside le Gouverneur Général de ces isles. Prix

auquel on y achète diverses provisions. 3.

Yanaon, Sa situation. 267. Sa rivalité avec *Ingeran*. Fournit une grande quantité de toiles blanches. Nécessité aux acheteurs, établis sur le pays, d'avoir des blanchisseries. Pluies abondantes qui y occasionnent de grandes inondations. 268.

Yard, Mesure anglaise. 167.

Z

ZINGIBEL. (*Voyez Gingembre*). 290.

FIN de la Table des Matières.

FAUTES A CORRIGER.

DANS L'INTRODUCTION.

PAGE *xxxj*, ligne 18, le Négociant a du succès, *lisez* a des succès.

Page *xxxij*, ligne 6, de l'intérêt bien entendu de l'Etat, *lisez* de l'intérêt de l'État bien entendu.

Page *xliv*, ligne première, potose, *lisez* potosi.

Page *xlv*, ligne 27, et je croirai avoir été utile, *lisez* je croirai avoir été utile.

Page *xlvj*, ligne 4, ils n'ont ni Négociant, *lisez* ils n'ont ni Négocians.

DANS LE CORPS DE L'OUVRAGE.

Page 8, ligne 18, pouces, *lisez* pieds.

Page 13, dernière ligne, manche de bois, *lisez* à manche de bois.

Page 42, ligne 9, à l'addition, 1,192,960, *lisez* 1,792,960.

Page 70, ligne 11, que 104 talers, *lisez* que 100 talers.

Page 82, ligne 24, marchands, *lisez* marchands arabes.

Page 105, ligne 14, sur les Perses, *lisez* sur les Arabes.

Page 131, ligne 23, au bord, *lisez* au Nord.
Page 143, ligne 25, Gouvernement, *lisez* Gouverneur.
Page 184, ligne 27, maric, *lisez* marc.
Page 189, première ligne de la note, trame, *lisez* chaîne.
Page 298, ligne 16, ils enfouillent, *lisez* ils enfouient.
Page 300, ligne 11, il s'ensuit que la serre de corail pèse, *lisez* il s'ensuit que la serre pèse.
Page 442, ligne 28, mess et cashs, *lisez* mess, condorins et cashs.
Page 481, ligne 11, de 105 mille francs, *lisez* 120 mille francs.

DANS LES CONSIDÉRATIONS.

Pages 9, 10, 11, 12 et 13, troisième colone du tableau, Produit de l'industrie, *lisez* Produits de l'industrie.
Page 22, ligne 19, il se trouve donc ici, *lisez* il se trouve ici.
Page 24, ligne 7, vers le plus grand bien, *lisez* vers leur plus grand bien.
Page 28, ligne 20, et les efforts les plus puissans, *lisez* les efforts les plus puissans.
Page 43, ligne 18, continuellement importé, *lisez* continuellement importés.

DANS LA TABLE DES MATIÈRES.

Page 2, ligne 3, 419, *lisez* (*Consid.*) 49.
Page 3, ligne 12, d'importation, *lisez* d'exportation. 288.



CARTE HYDROGRAPHIQUE

De la partie du Globe comprise entre le 65e Parallele au Nord et le 50 au Sud
Et du 45e Degre de Longitude Occidentale jusqu'au 165e Degré de celle Orientale.

Dressée par LAPIE, Capitaine Ingr Géographe

POUR SERVIR AU MANUEL DU COMMERCE DES INDES ORIENTALES ET DE LA CHINE.

Par PIERRE BLANCARD, Ancien Navigateur

Membre du Conseil d'Agriculture Art et Commerce de la Ville de Marseille

AN 1806



DÉCRET

Concernant les Contrefacteurs, rendu le 19 juillet 1793, l'an II de la République.

La Convention nationale, après avoir entendu le rapport de son Comité d'Instruction publique, décrète ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les auteurs d'écrits en tout genre, les compositeurs de musique, les peintres et dessinateurs qui feront graver des tableaux ou dessins, jouiront durant leur vie entière du droit exclusif de vendre, faire vendre, distribuer leurs ouvrages dans le territoire de la République, et d'en céder la propriété en tout ou en partie.

II.

Leurs héritiers ou cessionnaires jouiront du même droit durant l'espace de dix ans après la mort des auteurs.

III.

Les officiers de paix, juges de paix ou commissaires de police seront tenus de faire confisquer, à la réquisition et au profit des auteurs, compositeurs, peintres ou dessinateurs et autres, leurs héritiers ou cessionnaires, tous les exemplaires des éditions imprimées ou gravées sans la permission formelle et par écrit des auteurs.

IV.

Tout contrefacteur sera tenu de payer au véritable propriétaire une somme équivalente au prix de trois mille exemplaires de l'édition originale.

V.

Tout débitant de l'édition contrefaite, s'il n'est pas reconnu contrefacteur,

sera tenu de payer au véritable propriétaire une somme équivalente au prix de cinq cents exemplaires de l'édition originale.

VI.

Tout citoyen qui mettra au jour un ouvrage, soit de littérature ou de gravure, dans quelque genre que ce soit, sera obligé d'en déposer deux exemplaires à la bibliothèque nationale ou au cabinet des estampes de la République, dont il recevra un reçu signé par le bibliothécaire; faute de quoi, il ne pourra être admis en justice pour la poursuite des contrefacteurs.

VII.

Les héritiers de l'auteur d'un ouvrage de littérature ou de gravure, ou de toute autre production de l'esprit ou du génie, qui appartiennent aux Beaux-Arts, en auront la propriété exclusive pendant dix années.

Conformément au décret ci-dessus, j'ai déposé à la bibliothèque nationale deux exemplaires du présent ouvrage, que je mets sous la sauvegarde des lois et de la probité des citoyens. Je déclare que je poursuivrai devant les Tribunaux tout contrefacteur, distributeur *ou* débitant *d'édition contrefaite. J'assure même à la personne qui me fera connaître le* contrefacteur, distributeur *ou* débitant, *la moitié du dédommagement que la loi accorde.*

Tout exemplaire qui ne sera pas revêtu de ma signature à la main, au bas de la présente déclaration, sera contrefait. Marseille, 24 brumaire, an 13 de la République Française (15 novembre 1804).



44-7

